MOTOR SPORT aktuell
NR. 34 / 04. AUGUST 2021

Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

F1 – GP Ungarn: Chaos in Budapest

Alonso hilft Ocon zum Sieg

56 Seiten

Formel 3 in Budapest

Hauger auf dem Weg zum Titel

TCR Europe in Spa-Francorchamps

Azcona dominiert in den Ardennen

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 34

IGTC: 24h Spa-Francorchamps

Ferrari gewinnt nach dramatischem Finale

MotoGP: Technik-Analyse

Upgrade-Teile für die zweite Saison-Hälfte

Rallye: Skoda Fabia RE-X1 Kreisel

Mitfahrt im neuen Elektro-Allradler

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:

XPB

TCR EUROPE

RB MOTOLENS

Editorial

Vor einem Jahr haben wir uns besorgt gefragt, wie der Motorsport aus der Krise zurückkommt. Das letzte Wochenende gab die Antwort: Mit reichlich Action!

Was macht man als Motorsport-Redakteur, wenn man Urlaub hat? Ein paar Tage am Strand in der Sonne gammeln? Mit Steinchen in den Schuhen und Blasen an den Füßen durch die Berge stolpern? Alles nichts für mich! Stattdessen fuhr ich letzte Woche als Fan zu den 24 Stunden von Spa – meinem Lieblingsrennen. Zugegeben: Beim Gedanken an Tests, Zuschauerzonen und sonstigen nötig-nervigen Auflagen vergeht einem zwar anfangs der Spaß, aber außergewöhnliche Zeiten erfordern bekanntlich außergewöhnliche Maßnahmen. Oder kurz gesagt: Hilft ja nix!

Obwohl die Auflagen am Ende eher chaotisch gehandhabt wurden (vgl. Seite 21), war gleich nach der Ankunft an der Strecke zu sehen, wie sehr sich die Menschen nach den Geisterrennen und Absagen wieder auf den Motorsport freuen. Da kann man noch so häufig am Fuße der Raidillon gestanden sein, trotzdem genießt man zusammen mit den anderen begeistert-ungläubig, wie die Autos erst in den Ardennen-Himmel aufsteigen und dann brüllend hinter der Kuppe verschwinden. Dabei ist es übrigens völlig egal, ob es nun ein GT3 oder ein Clio aus dem wieder gut gefüllten Rahmenprogramm ist. Der bunt gemischte Fan-Haufen am Streckenrand wusste beides zu honorieren.

Das 24h-Rennen sorgte zweifelsfrei für das größte Spektakel und belohnte die nicht nur einmal vom Regen durchnässten Zuschauer mit engem Racing und vielen herausragenden Manövern. Auf die mutige Attacke von Alessandro Pier Guidi im Ferrari gegen den Lokalhelden und Audi-Piloten Dries Vanthoor hätten die heimischen Fans jedoch verzichten können. Aber natürlich gab es bei der Siegerehrung lautstarken Applaus für das triumphale Ferrari-Trio. Daran muss man sich ja auch erst wieder gewöhnen.

Rund 1000 Kilometer entfernt ein ähnliches Bild: 64 000 getestete, genesene oder geimpfte Zuschauer verfolgten am Hungaroring das nächste Kapitel des jetzt schon historischen Zweikampfs um die F1-Weltmeisterschaft und bekamen ein fantastisches Rennen mit einem überglücklichen Sieger präsentiert. Als ich das Ergebnis auf dem Weg nach Hause im Radio gehört habe, konnte ich es erst nicht glauben und fieberte die gesamte Restfahrt über auf die Zusammenfassung hin. Was für eine verrückte Formel-1-Saison!

Von Motorsport-Müdigkeit ist also kaum etwas zu spüren – weder auf den sich wieder füllenden Tribünen noch vor dem Fernseher oder auf dem Laptop. Dass viele Serien trotz der spürbaren Auswirkungen der Krise weiterhin stabile Feldergrößen haben und teils sogar einen regelrechten Boom erleben, sollte uns alle optimistisch für die Zukunft stimmen. Wie schon bei früheren Krisen beweist sich der Rennsport also als zäher Kontrahent für alle Herausforderungen, die man ihm so vor die Nase wirft. In diesem Sinne: Bleiben Sie gesund, wir sehen uns an der Strecke!

Philipp Körner
Redakteur

47 **Speedway-WM in Breslau: Galavorstellung von Weltmeister Zmarzlik**

VELDHUIZEN

MSa-Paddock

NUR FAST AUF TUCHFÜHLUNG
Eigentlich ist das F1-Fahrerlager schon wieder normal geöffnet. Damit bei Interviews die Abstandsregeln eingehalten werden, musste F1-Reporter Michael Schmidt in Budapest mit Red-Bull-Chefkonstrukteur Adrian Newey über Bande hinweg sprechen.

DREAM-TEAM WIEDER VEREINT
In Spa waren die MSa-Mitarbeiter Bianca Leppert, Andrew Cotton und Marcus Schurig (v. l.) zum 24h-Rennen wieder traditionell zu dritt unterwegs. Die Reunion-Party? Natürlich bei belgischen Pommes im Paddock!

DA GRINST ER NOCH
Beim Beschleunigen im elektrischen Skoda RE-X1 Kreisel rutschte Markus Stier kurz der Magen Richtung Rücken. So flau wurde dem einiges gewohnten Rallye-Reporter bisher erst einmal: in einem 1200 PS starken Bugatti Veyron Supersport.

Alonso rettet Oco

Wenn Esteban Ocon einen Grand Prix in einem Alpine gewinnt, muss etwas Verrücktes passiert sein. In Budapest ging es drunter und drüber, sodass am Ende selbst Williams doppelt punktete. Lewis Hamilton rettete sich auf das Podest. WM-Rivale Max Verstappen wurde abgeräumt.

Von: **Andreas Haupt**

Was passierte am Start?

Eine Startkollision stellte die Reihenfolge früh auf den Kopf. Aus der Spitzengruppe überlebte nur Lewis Hamilton. Esteban Ocon gewann sechs Positionen und war plötzlich Zweiter. Sebastian Vettel folgte ihm. Damit war das erste Puzzlestück gelegt.

Valtteri Bottas hatte nach verpatztem Launch aufgrund durchdrehender Räder erst Norris rausgekickt und landete dann noch in Sergio Pérez. Den zweiten Red Bull von Max Verstappen, der von Norris getroffen wurde, hatte er ebenfalls auf dem Gewissen. „Klar mein Fehler. Es hat mich ein wenig irritiert, dass Norris rechts an mir vorbeischoss. Da habe ich das Gefühl verloren, wo genau ich auf der Strecke liege, und mich mit dem Bremspunkt verschätzt." Die Rennkommissare belegten Bottas mit fünf Strafplätzen für den GP Belgien. Toto Wolff schützte seinen Fahrer. „Im Sandwich von zwei Autos hat er zu viel Abtrieb verloren. Ich kann aber natürlich verstehen, wenn Red Bull sauer ist."

Die zweite Kollision löste Lance Stroll aus, der in Charles Leclerc schlitterte, der wiederum in Daniel Ricciardo gedrückt wurde. „Leider blockierten meine Vorderräder." Für Stroll gibt es dieselbe Strafe: plus fünf Startplätze nach der Sommerpause in Spa-Francorchamps.

Warum wurde Vettel nach dem Rennen disqualifiziert?

Knapp fünf Stunden nach Fallen der Zielflagge war Sebastian Vettel seinen zweiten Platz los. Der Heppenheimer hatte zu wenig Restbenzin im Tank: 0,3 Liter. Ein Liter ist mindestens erforderlich, um ausreichend Material für eine Probe zu erhalten. Das ist ein Verstoß gegen Artikel 6.6.2 des Technikreglements. Den Schiedsrichtern blieb keine andere Wahl, als den Vierfach-Champion aus der Wertung zu nehmen.

Aston Martin beteuerte, dass noch 1,74 Liter übrig geblieben sein müssten. Das ergaben Kalkulationen, die man über die Daten von Benzindurchfluss und der Einspritzdüsen erstellte. Doch man bekam die restlichen 1,44 Liter nicht aus dem Tank. „Die Förderpumpe ist kaputtgegangen. Deshalb hatten wir Sebastian auch aufgefordert, in der Auslaufrunde anzuhalten. Selbst wenn 20 Liter im Tank gewesen wären, hätte es nichts genutzt", bedauerte Teamchef Otmar Szafnauer. Vettel hatte sein Auto in Kurve 12 geparkt. Auch aus den Autos von Sieger Esteban Ocon und George Russell wurde Benzin abgetankt, weil beide ihre Autos nicht im Parc fermé abstellten. Aston Martin erwägt, in Berufung zu gehen.

Wieso holte Mercedes Hamilton nicht rein?

Beim ersten Start krachte es. Beim Neustart stand nur ein Auto im Grid. 14 Fahrer suchten nach der Runde aus der Box direkt wieder ihre Mechaniker auf, um von Intermediates auf Slicks zu wechseln. Sie hatten festgestellt, dass die Strecke in der Pause abgetrocknet war. Auch Lewis Hamilton funkte seinen Strategen an. „Ich habe ihnen Kurve für Kurve durchgegeben, dass es trocken ist." Doch der Befehl zum Reifentausch blieb aus.

Im Gegensatz zu einer normalen Einführungsrunde durften die Teams ihre Fahrer übrigens anweisen, reinzukommen. „Die Runde aus der Box zählte als normale Rennrunde, weil der reguläre Start bereits erfolgt war", erklärte Rennleiter Michael Masi. In der Vorsaison hatte Haas seinen beiden Fahrern in Ungarn den vorzeitigen Tausch von Regen- auf Trockenreifen über Funk bestätigt, was Strafen nach sich gezogen hatte.

Schützenhilfe: Erst hält Fernando Alonso Verfolger Lewis Hamilton auf, dann gratuliert er Esteban Ocon im Parc fermé zum ersten Formel-1-Sieg

WILHELM

Verrücktes Bild: Hamilton ist der einzige Pilot, der beim Restart nicht in die Box zum Reifenwechsel abgebogen ist. Der Rest des Feldes muss warten

ns Premierensieg

Die Fehlentscheidung kostete Hamilton das Rennen, weil er einen Umlauf später unter Renntempo zum Service musste. Mercedes-Teamchef Toto Wolff sprach seine Strategen frei. „In diesem Augenblick war es zu 100 Prozent die richtige Entscheidung. Wir haben nicht damit gerechnet, dass die Strecke in nur einer Runde abtrocknet. Im Nachhinein ist man immer schlauer." Mercedes erwähnte auch die ungünstige Position in der Boxenstraße. Man hat die erste Garage aller Teams. Folglich hätte Hamilton warten müssen, während der Tross an ihm vorbeifährt. Das Team rechnete deshalb mit dem Verlust von acht Positionen. Deswegen hielt man Hamilton lieber auf der Bahn. Mercedes hatte zudem nicht erwartet, dass das ganze Feld geschlossen abbiegt. Bei Alpine war die Sache dagegen klar: „Für uns war es auch keine leichte Entscheidung, weil der zweite Platz gefährdet wurde. Aber am Ende des Tages denkst du nicht an den schlechtesten Fall, sondern wählst die beste Strategie. Unsere Fahrer haben eindeutig klargemacht, dass es Zeit für Slicks ist", erzählte Technikchef Marcin Budkowski. Vorn lag zunächst George Russell, der rechts in der Box mehrere Autos überholte. Williams fragte bei der Rennleitung nach, die ihn zurückpfiff.

Bleibt noch die Frage, was eigentlich passiert wäre, wenn auch der Weltmeister in die Box abgebogen wäre und kein Auto im Grid gestanden hätte. Dann wäre trotzdem die gewöhnliche Prozedur mit der Startampel losgegangen, sobald das letzte Auto die Boxeneinfahrt passiert hätte. Mit Erlischen der Lichter auf der Zielgeraden wäre dann auch die Ampel am Boxenausgang auf Grün gesprungen. Unabhängig davon, ob noch jemand die Reifen wechselt oder nicht.

Welche Faktoren spielten Ocon in die Karten?

Esteban Ocon absolvierte ohne Zweifel ein brillantes Rennen. Der 24-Jährige leistete sich keinen Fehler unter höchstem Druck von Vettel. In Ungarn gerät die Motorleistung in den Hintergrund. Das spielte Alpine in die Karten. Um Überholen zu können, musste man mindestens 1,4 Sekunden schneller sein als der Vordermann. Der Aston Martin war zwar schneller, aber nicht um so viel.

Die Erfolgsfaktoren waren der Start, die Fehleinschätzung von Mercedes, Nicholas Latifi als Puffer nach hinten bis zur 22. Runde, der erfolgreich abgewehrte Undercut gegen Vettel und die Schützenhilfe von Teamkollege Fernando Alonso, der Hamilton von Runde 54 bis 64 aufhielt. Wäre der Weltmeister ein paar Umläufe vorher am Spanier vorbeigekommen, wäre es für Ocon und Vettel noch ganz eng geworden. „Unsere Simulation hat gesagt, dass Lewis einfach an Fernando vorbeifliegt und das Rennen gewinnt", sagte Budkowski. „Die Realität war anders."

Für den langsameren Boxenstopp gegen Rennhalbzeit war Vettel selbst verantwortlich. „Er hat zu viel gewollt. Er ist quer in die Parklücke geschossen und hat die Räder blockiert. Beim Ansetzen des Schlagschraubers ist dieser erst weggesprungen", erklärte Teamchef Szafnauer. So verlor Vettel eine Sekunde in der Box. Sonst hätte er Ocon mit dem früheren Stopp vielleicht doch noch geschnappt.

Warum bildete Sainz keinen DRS-Zug?

Carlos Sainz erbte nach der Vettel-Disqualifikation den dritten Podestplatz. Auf der Rennstrecke hatte er ihn vier Runden vor der Zielflagge verloren. Alpine ärgerte sich über den Spanier. „Ich habe Ferrari Nachrichten geschrieben, dass sie dasselbe wie Fernando in Silverstone machen sollen. Sainz hätte Fernando ins DRS lassen sollen. Damit hätte er sich gleichzeitig gegen Hamilton geschützt", beklagte Alpine-Einsatzleiter Alan Permane.

Der Spanier hatte zwar die Idee, einen DRS-Zug aufzubauen, in dem Überholen schwierig ist, verwarf sie aber. „Ich musste leider massiv Sprit sparen und kam zu schlecht durch den letzten Sektor, speziell die letzte Kurve. Die Gefahr war zu groß, dass mich Fernando überholt." ■

WILHELM

WILHELM

FIA-Ärger: Sebastian Vettel bekam zunächst eine Verwarnung, weil er sein Regenbogen-Shirt trug, dann wurde er wegen Spritmangel disqualifiziert

GP UNGARN: 11. VON 23 LÄUFEN, 1. AUGUST 2021

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**4,381 km**
Runden:	**70**
Distanz:	**306,630 km**
Zuschauer:	**64 000**
Wetter:	**27 Grad, Regen, sonnig**
Topspeed Qualifikation:	**309,4 km/h (Räikkönen)**
Topspeed Rennen:	**322,2 km/h (Räikkönen)**
Gangwechsel/Runde:	**44**
Volllastanteil:	**68 % (750 m = 10,0 s)**
Pole-Position bis 1. Kurve:	**444 m**
Führungswechsel:	**5**

km/h Gang
Datenblatt: Sauber

STARTAUFSTELLUNG

Platz	Fahrer	Startnummer
1	Lewis Hamilton, GB Mercedes, 1.15,419 min	44
2	Valtteri Bottas, FIN Mercedes, 1.15,734 min	77
3	Max Verstappen, NL Red Bull-Honda, 1.15,840 min	33
4	Sergio Pérez, MEX Red Bull-Honda, 1.16,421 min	11
5	Pierre Gasly, F AlphaTauri-Honda, 1.16,483 min	77
6	Lando Norris, GB McLaren-Mercedes, 1.16,489 min	10
7	Charles Leclerc, MC Ferrari, 1.16,496 min	22
8	Esteban Ocon, F Alpine-Renault, 1.16,653 min	63
9	Fernando Alonso, E Alpine-Renault, 1.16,715 min	18
10	Sebastian Vettel, D Aston Martin-Mercedes, 1.16,750 min	5
11	Daniel Ricciardo, AUS McLaren-Mercedes, 1.16,871 min	3
12	Lance Stroll, CDN Aston Martin-Mercedes, 1.16,893 min	18
13	Kimi Räikkönen, FIN Alfa Romeo-Ferrari, 1.17,564 min	7
14	Antonio Giovinazzi, IT Alfa Romeo-Ferrari, 1.17,583 min	99
15	Carlos Sainz, E Ferrari, keine Zeit	55
16	Yuki Tsunoda, JAP Alpha Tauri-Honda, 1.17,919 min	22
17	George Russell, GB Williams-Mercedes, 1.17,944 min	63
18	Nicholas Latifi, CDN Williams-Mercedes, 1.18,036 min	6
19	Nikita Mazepin, RUS Haas-Ferrari, 1.18,922 min	9
20	Mick Schumacher, D Haas-Ferrari, keine Zeit	47

Startnummer

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen[1]	Boxenstopps	Schnellste Runde
1.	Ocon	70/65[2]	2:04.43,199 h = 147,512 km/h	I/m/h	2 (1.01,164 min)	1.21,421 min
2.	Hamilton	70/3	+ 2,736 s	I/m/h/m	3 (1.04,455 min)	1.18,715 min
3.	Sainz	70	+ 15,018 s	I/m/h	2 (1.04,737 min)	1.21,423 min
4.	Alonso	70/2	+ 15,651 s	I/m/h	2 (58,645 s)	1.20,359 min
5.	Gasly	70	+ 1.03,614 min	I/m/h/s	3 (1.22,677 min)	1.18,394 min
6.	Tsunoda	70	+ 1.15,803 min	I/m/h	2 (1.02,559 min)	1.22,450 min
7.	Latifi	70	+ 1.17,910 min	I/m/h	2 (1.01,785 min)	1.22,831 min
8.	Russell	70	+ 1.19,094 min	I/m/h	2 (51,560 s)	1.22,112 min
9.	Verstappen	70	+ 1.20,244 min	I/I/m/h/m	4 (1.39,709 min)	1.20,945 min
10.	Räikkönen	69		I/m/h+10/s	3 (1.33,080 min)	1.21,518 min
11.	Ricciardo	69		I/m/h	2 (56,115 s)	1.22,802 min
12.	Schumacher	69		I/m/h	2 (58,926 s)	1.22,711 min
13.	Giovinazzi	69		m/I/m/S&G/h	4 (1.54,537 min)	1.22,736 min
14.	Vettel	70	Disqualifiziert (P 2)	I/m/h	2 (1.03,585 min)	1.21,459 min
15.	Mazepin	3	Aufhängung (P 14)	I/I		
16.	Norris	2	Unterboden (P 15)	I/I		
17.	Bottas	0	Unfall (P 5)	I		
18.	Pérez	0	Unfall (P 4)	I		
19.	Leclerc	0	Unfall (P 7)	I		
20.	Stroll	0	Unfall (P 8)	I		

1) Reifenfolge: us = ultrasoft, ss = supersoft, s = soft, m = medium, h = hart, R = Regenreifen, I = Intermediate; 2) Runden in Führung; 3) 10 Sekunden addiert; 4) 5 Sekunden addiert; 5) 30 Sekunden addiert; 6) 20 Sekunden addiert; Bestwerte in Rot; S & G = Stop-and-go-Strafe, DT = Durchfahrtsstrafe, +5/10 = Zeitstrafe in der Box

FAHRER-WM

	Fahrer	Siege	Punkte
1.	Hamilton	4*	195 Punkte
2.	Verstappen	5	187 Punkte
3.	Norris		113 Punkte
4.	Bottas		108 Punkte
5.	Pérez	1	104 Punkte
6.	Sainz		83 Punkte
7.	Leclerc		80 Punkte
8.	Gasly		50 Punkte
9.	Ricciardo		50 Punkte
10.	Ocon	1	39 Punkte
11.	Alonso		38 Punkte
12.	Vettel		30 Punkte
13.	Tsunoda		18 Punkte
14.	Stroll		18 Punkte
15.	Latifi		6 Punkte
16.	Russell		4 Punkte
17.	Räikkönen		2 Punkte
18.	Giovinazzi		1 Punkt

* Anzahl Siege

QUALI-DUELLE

Duell	Stand
Hamilton – Bottas	8 : 3
Verstappen – Pérez	10 : 1
Ricciardo – Norris	3 : 8
Vettel – Stroll	7 : 4
Alonso – Ocon	6 : 5
Leclerc – Sainz	8 : 3
Gasly – Tsunoda	11 : 0
Räikkönen – Giovinazzi	3 : 8
Schumacher – Mazepin	9 : 2
Russell – Latifi	11 : 0

KONSTRUKTEURS-WM

	Team	Siege	Punkte
1.	Mercedes	4*	303 Punkte
2.	Red Bull-Honda	6	291 Punkte
3.	Ferrari		163 Punkte
4.	McLaren-Mercedes		163 Punkte
5.	Alpine-Renault	1	77 Punkte
6.	Alpha Tauri-Honda		68 Punkte
7.	Aston Martin-Mercedes		48 Punkte
8.	Williams-Mercedes		10 Punkte
9.	Alfa Romeo-Ferrari		3 Punkte
10.	Haas-Ferrari		0 Punkte

GP UNGARN, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1.17,555 min	21
2.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,061 s	26
3.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,167 s	25
4.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,560 s	24
5.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,626 s	27
6.	Fernando Alonso	Alpine	+ 0,830 s	26
7.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,836 s	23
8.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,911 s	20
9.	Lando Norris	McLaren	+ 1,094 s	26
10.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,200 s	25
11.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,210 s	26
12.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,215 s	18
13.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,434 s	22
14.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,710 s	27
15.	George Russell	Williams	+ 2,169 s	24
16.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,269 s	24
17.	Mick Schumacher	Haas	+ 2,828 s	26
18.	Robert Kubica	Alfa Romeo	+ 3,084 s	23
19.	Nikita Mazepin	Haas	+ 3,437 s	23
20.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 4,334 s	5

GP UNGARN, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Valtteri Bottas	Mercedes	1.17,012 min	29
2.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,027 s	27
3.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,298 s	24
4.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,747 s	29
5.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,812 s	23
6.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,101 s	31
7.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1,157 s	27
8.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,216 s	31
9.	Lando Norris	McLaren	+ 1,301 s	25
10.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,308 s	30
11.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 1,358 s	30
12.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 1,429 s	32
13.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,725 s	26
14.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 2,265 s	21
15.	George Russell	Williams	+ 2,280 s	29
16.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,467 s	30
17.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 2,659 s	3
18.	Mick Schumacher	Haas	+ 2,805 s	29
19.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 3,174 s	28
20.	Nikita Mazepin	Haas	+ 4,869 s	28

GP UNGARN, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit / Rückstand	Runden
1.	Lewis Hamilton	Mercedes	1.16,826 min	20
2.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,088 s	13
3.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,229 s	15
4.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,671 s	20
5.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,694 s	16
6.	Lando Norris	McLaren	+ 0,946 s	12
7.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 1,091 s	12
8.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,116 s	15
9.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1,166 s	15
10.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,224 s	16
11.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,289 s	17
12.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,348 s	15
13.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,409 s	15
14.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,635 s	25
15.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,857 s	21
16.	George Russell	Williams	+ 1,968 s	14
17.	Nicholas Latifi	Williams	+ 1,995 s	15
18.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 2,287 s	14
19.	Mick Schumacher	Haas	+ 2,580 s	15
20.	Nikita Mazepin	Haas	+ 3,107 s	16

STATISTIK DES WOCHENENDES

10

37 Rennen war der nach Konstrukteurs-Pokalen zweiterfolgreichste Rennstall ohne Punkte geblieben. In Ungarn erlösten Nicholas Latifi und George Russell Williams von dieser Dürre. Mit zehn WM-Punkten marschierte das Team locker an Alfa Romeo vorbei auf den achten Platz. Zum Leidwesen der Eidgenossen ausgerechnet am Schweizer Nationalfeiertag. Russell kamen sogar die Tränen. Endlich hat er auch in einem Williams gepunktet. Für Haas ist der Punktesegen für das Team aus Grove eine genauso schlechte Nachricht wie für Alfa-Sauber. Es muss schon viel passieren, um den Traditionsrennstall noch einzuholen. „Sie hatten einfach das bessere Auto und haben ihre Chance wahrgenommen. Wenn noch einmal ein Chaos-Rennen kommt, müssen wir bereit sein und die Situation nutzen", sagte Mick Schumacher.

ZITAT DES RENNENS

„Ich bin müde, habe Schwindel und sah alles etwas verschwommen. Vielleicht sind es die Folgen meiner Corona-Erkrankung, vielleicht zu wenig Flüssigkeit im Körper. Ich bin jedenfalls ausgelaugt."

Lewis Hamilton

XPB

Jubel bei Williams: Von null auf zehn WM-Punkte in nur einem Rennen

FAHRERNOTEN

10/10 Ø 8,55
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1

02/10 Ø 6,55
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1

08/10 Ø 9,18
Max Verstappen
Red Bull Racing

07/10 Ø 6,82
Sergio Pérez
Red Bull Racing

08/10 Ø 8,55
Lando Norris
McLaren

06/10 Ø 6,36
Daniel Ricciardo
McLaren

09/10 Ø 6,64
Sebastian Vettel
Aston Martin

03/10 Ø 6,45
Lance Stroll
Aston Martin

10/10 Ø 7,91
Fernando Alonso
Alpine F1

10/10 Ø 6,73
Esteban Ocon
Alpine F1

07/10 Ø 8,18
Charles Leclerc
Scuderia Ferrari

08/10 Ø 7,55
Carlos Sainz
Scuderia Ferrari

09/10 Ø 7,91
Pierre Gasly
Scuderia Alpha Tauri

06/10 Ø 5,64
Yuki Tsunoda
Scuderia Alpha Tauri

07/10 Ø 5,82
Kimi Räikkönen
Alfa Romeo Racing

04/10 Ø 5,91
Antonio Giovinazzi
Alfa Romeo Racing

06/10 Ø 6,45
Mick Schumacher
Haas F1 Team

05/10 Ø 5,00
Nikita Mazepin
Haas F1 Team

08/10 Ø 7,64
George Russell
Williams

09/10 Ø 5,82
Nicholas Latifi
Williams

Red Bull und Mercedes kämpfen auf und neben der Strecke mit harten Bandagen – bisher mit Vorteilen für den Weltmeister

Das dreifache Eigen

Mit der Kollision zwischen Lewis Hamilton und Max Verstappen ist der Titelkampf in eine neue Phase getreten. Er wird immer härter neben der Rennstrecke ausgefochten.

Von: **Michael Schmidt**

Die Serienbetreiber reiben sich die Hände. Sie haben ihr WM-Duell, und das schreibt seine Geschichten von selbst. Auf der Strecke, neben der Strecke – selbst in der toten Zeit zwischen den Rennen. Es fährt Gut gegen Böse, wobei es im Auge des Betrachters liegt, wer gut und wer böse ist. Der Unfall zwischen Lewis Hamilton und Max Verstappen in Silverstone teilt die Formel-1-Gemeinde in zwei Lager.

Umso mehr, da sich Red Bull dazu entschlossen hat, den Fall, der mit der Strafe für Hamilton eigentlich erledigt war, noch einmal aufzurollen. Es ging nicht nur um Rechthaberei. Hamilton sollte eine höhere Strafe bekommen, und das war nur möglich, wenn man nachweisen konnte, dass er fahrlässig den Unfall provoziert hatte. Das hätte dann den Tatbestand des „gefährlichen Fahrens“ erfüllt.

> **!** Es ging nicht nur um Rechthaberei. Hamilton sollte eine höhere Strafe bekommen. Das wäre nur möglich gewesen, wenn er den Unfall fahrlässig provoziert hätte.

Solche Wiederaufnahmeverfahren gehen meistens schief, speziell wenn es sich um Schiedsrichterentscheidungen handelt. Man muss neue und relevante Beweise präsentieren, und das ist praktisch unmöglich, weil die Sportkommissare bei ihrer Entscheidungsfindung schon auf alle Kameras, alle Aussagen der Beteiligten, alle GPS-Daten und Telemetriewerte zurückgreifen

Eiszeit: Verstappen schlug das Versöhnungsangebot von Hamilton aus

Trendwende: Im WM-Duell drehte sich das Bild in zwei Rennen komplett

Unter der Gürtellinie: Hamilton wurde von den Verstappen-Fans ausgebuht

MOTORSPORT IMAGES RED BULL WILHELM RED BULL

konnten. Red Bull sah seinen Ansatz in dem Überholmanöver von Hamilton gegen Charles Leclerc später im Rennen in der gleichen Kurve. Das ging gut aus, weil Hamilton, so Red Bull, weiter innen gefahren ist und Leclerc Platz zum Überleben ließ. Was er bei Verstappen unterlassen hatte.

Die unmögliche Linie

Die Beweisführung des Klägers stützte sich auf einen Vergleich der GPS-Daten und eine Simulation der Hamilton-Linie in einem virtuellen Mercedes. Grundlage des Rechenmodells war der Versuch von Alexander Albon in einem zwei Jahre alten Red Bull RB15 mit Demo-Reifen, Hamiltons Weg durch die Copse-Kurve in der ersten Runde nachzufahren und zu zeigen, dass der Mercedes-Pilot auf dieser Linie mit diesem Tempo unmöglich die Kurve hätte durchziehen können, ohne abzufliegen.

Den Simulationen zufolge hätte Hamilton 23 Meter früher bremsen müssen, um heil durch die Kurve zu kommen. Die Sportkommissare schmetterten den Punkt innerhalb von vier Minuten ab. Weil der Beweis weder neu noch relevant war. „Wir würden uns nicht zutrauen, ein Rechenmodell für ein Konkurrenzauto zu erstellen“, hieß es bei Mercedes. Außerdem hatte Hamilton laut den GPS-Daten seine Geschwindigkeit vor dem Zusammenstoß um 80 km/h verringert, war also weder fahrlässig noch rücksichtslos.

Seine größte Trumpfkarte musste der Beklagte gar nicht ausspielen. Mercedes konnte anhand seiner Speedwerte nachweisen, dass Verstappen selbst viel zu schnell war, um auf der Strecke zu bleiben. Er lenkte mit 297 km/h in die Copse-Kurve ein. Das war um 1,5 km/h schneller als in seiner Q3-Runde, aber mit 100 Kilogramm mehr Sprit an Bord, härteren Reifen und auf einer Linie, die viel weiter innen lag, weil er zuvor seinen Gegner Richtung alte Boxenmauer gedrängt hatte. Fazit: Er wäre mit diesem Tempo auf jeden Fall in der Auslaufzone gelandet.

Mit der Entscheidung der Sportkommissare, den Antrag auf Revision zurückzuweisen, war es nicht getan. Red Bull erhob in seinem Schreiben pauschale Vorwürfe gegen Hamilton und Mercedes. Daraus ließ sich herauslesen, dass man dem Weltmeister Absicht unterstellte und dem gegnerischen Team zu viel Einfluss auf den Weltverband. Dieser Verdacht wurde durch die jüngsten Technischen Direktiven genährt. Mercedes ruft, die FIA handelt. So sieht es Red Bull. Teamchef Christian Horner relativierte später: „Wir schätzen Lewis als Rennfahrer, haben nie von Absicht gesprochen, aber auch ein siebenfacher Weltmeister kann einmal irren. Unsere Kritik an Mercedes bezog sich nur darauf, dass sie in Silverstone versucht haben, die Meinung der Sportkommissare vor dem Urteil zu beeinflussen.“

Das Verhältnis zwischen Mercedes und Red Bull war nie besonders gut. Es ist von einem langjährigen persönlichen Zwist zwischen Wolff, Marko und Horner getragen. Die Anschuldigungen von Red Bull haben das Tuch nun endgültig zerrissen. Mercedes feuerte entsprechend zurück. Auch zwischen den Fahrern knirscht es jetzt. Beide bleiben bei ihren Meinungen. Verstappen verweigerte Hamilton eine Aussöhnung. Und der sagte: „Ich würde es wieder so machen.“

Red Bull wollte Verstappen zeigen, dass man hinter ihm steht, verschwendete dabei aber Zeit, Geld und Energie. Ohne Aussicht auf Erfolg. Einhellige Meinung im Fahrerlager: „Red Bull hat das bessere Auto. Wenn die sich auf sich konzentrieren, gewinnen sie die WM mit der linken Hand. Mercedes kann gar nichts Besseres passieren.“

Nach dem durch Valtteri Bottas ausgelösten Start-Crash in Ungarn dürfte wohl auch die dreiwöchige Sommerpause nicht für Entspannung im hitzigen WM-Duell sorgen. Einen Entschuldigungsversuch von Wolff nach dem Rennen soll Horner angeblich abgelehnt haben. ■

AUS DEM FAHRERLAGER

VETTELS MÜLL-AKTION

Sebastian Vettel hat nicht nur für ein Foto oder für die Show in Silverstone den Müll von zwei Tribünen geräumt. Der Einsatz dauerte dreieinhalb Stunden. „Mittendrin haben wir auch ein paar Fans gewonnen mitzumachen." Danach erkundigte sich Vettel auch noch, wo der Abfall entsorgt wurde.

SCHUMI AUF NETFLIX

Ab dem 15. September zeigt Netflix eine Dokumentation über Michael Schumacher. Der 112-minütige Streifen ist der einzige von der Schumacher-Familie autorisierte Film über das Leben des siebenfachen Weltmeisters. In der Dokumentation kommen Schumachers Frau und Kinder sowie ehemalige Weggefährten und Konkurrenten zu Wort.

OHNE BAND KEIN EINLASS

Jeder Zuschauer am Hungaroring brauchte neben seiner Eintrittskarte ein spezielles grünes Armband. Das hat ihn als geimpft, getestet oder genesen ausgewiesen. Um ein Chaos an der Rennstrecke zu verhindern, mussten die Zuschauer ihre Dokumente an einem Stand mitten in Budapest prüfen lassen, um an das Armband zu kommen.

DAS GRÜNE KART

Mick Schumacher wandelt auf den Spuren seines Vaters. Der 22-Jährige fährt immer mal wieder Autos des siebenfachen Weltmeisters. Benetton und Ferrari hat er schon hinter sich. In Silverstone saß der Junior in dem Jordan 191-Ford, mit dem der Vater 1991 in Spa debütierte. „Verglichen mit den modernen Autos fühlte sich das wie ein Kart an. Alles ist auf das Wesentliche reduziert. Auto, Motor, Reifen, kaum Knöpfe am Lenkrad."

HAAS

Schumacher jr. im Jordan 191

FAN VOM TURNEN

George Russell schaut nicht regelmäßig Olympia, sondern nur ausgewählte Sportarten. Sein Favorit ist Gymnastik: „Weil die etwas tun, von dem du weißt, dass du das nie im Leben könntest."

MIT EINER HAND

Fernando Alonso feierte an der Rennstrecke seinen 40. Geburtstag, auf der er seinen ersten Sieg in der Formel 1 errang. Das war 2003 im Alter von 22 Jahren. Der Spanier fühlt sich heute noch genauso jung wie damals, sieht sich aber als viel besseren Fahrer. „Das ist die Formel 1 und nicht die Tour de France oder Fußball, wo man mit 25 seinen Zenit erreicht. Der heutige Fernando würde den von damals mit einer Hand schlagen."

RONS ALTES BÜRO

Das McLaren-Team beweist Humor. Ex-Chef Ron Dennis ist zwar nicht mehr da, doch sein altes Büro ist im Motorhome „Brand Centre" noch immer ausgezeichnet. In weißen Lettern steht an der Glastür „Ron's old office".

STROLL UND DIE HISTORIE

Fan-Frage an Charles Leclerc und Lance Stroll: Würdet ihr in einem Auto aus den 1950er- und 1960er-Jahren ein Rennen fahren? Leclerc wäre nach seiner Erfahrung von Silverstone in einem Ferrari 375 sofort dabei. Stroll zögert. „Aus Vergnügen ja, der Sicherheit wegen nein." Der Kanadier gibt zu. „Ich wüsste nicht mal, welches Auto. In der Historie kenne ich mich nicht aus. Es müsste mindestens Sitzgurte haben."

FERRARI

Charles Leclerc im Ferrari 375

KOMMENTAR

Die Formel 1 plant zum Start des neuen Zeitalters im Frühjahr 2022 wieder mit sechs Testtagen. Drei wären bei einer völlig neuen Fahrzeuggeneration zu wenig gewesen. Der Plan sieht vor, die Probefahrten über je drei Tage an zwei unterschiedlichen Destinationen stattfinden zu lassen. Zuerst in Barcelona, dann zehn Tage vor dem Saisonstart in Bahrain. Das F1-Management würde die ersten drei Testtage gerne unter Ausschluss der Öffentlichkeit abhalten. Weil man die zehn neuen Autos und alle Fahrer gerne in einer großen Show zu Beginn der zweiten Testsitzung in Bahrain präsentieren will. Die Bahrainis müssen dafür natürlich tief in die Tasche greifen, und das würden sie wahrscheinlich nicht so gerne tun, wenn die Autos vorher schon überall gezeigt worden wären. Trotzdem: So weltfremd kann doch keiner sein? Glaubt Liberty wirklich, man könne den ersten Test totschweigen? Und was soll ein großes Event zur Präsentation komplett neuer Autos so kurz vor Saisonbeginn? Wenn ich das Rad neu erfinden will, muss ich das zelebrieren. Und zwar genau zehn Mal in Einzelpräsentationen. Dann hat man auch zehn Mal Aufmerksamkeit. Und jedes einzelne Team hat mehr davon. Außerdem kann ich die Fans nicht so lange warten lassen, wenn ich sie im Vorfeld schon so heiß gemacht habe. Ein Geheimtest wäre ein Affront gegen jeden Formel-1-Anhänger. Bei so einer großen Reglementsänderung muss das Geldverdienen mal an zweiter Stelle stehen. Da tue ich alles, um mein Produkt bestmöglich zu vermarkten. Es wird am Ende wahrscheinlich nicht so weit kommen. Einige Teams haben bereits angekündigt, dass sie eigene Präsentationen planen. Weil sie gegenüber ihren Partnern und Sponsoren dazu verpflichtet sind. Weil sie nicht bis Mitte März damit warten wollen. Wenn die Autos der Star sind, muss man sie zeigen. Da dürfen auch sämtliche Geheimhaltungswünsche der Teams keine Rolle spielen. Da weiß sowieso jeder vom anderen. ■

JERRY ANDRÉ

Die Formel-1-Bosse diskutieren über ein Präsentations-Event in Bahrain

Michael Schmidt
Redakteur

Macht ein Geheimtest der 2022er-Autos Sinn? Schreiben Sie uns an:
msa-lesertribuene@motorpresse.de

Formel 1

Rätsel um Mercedes

Nachdem Honda beim achten Rennen die volle Leistung freigab, war Red Bull der König auf den Geraden. Seit Silverstone hat Mercedes wieder die Oberhand. Die Konkurrenz rätselt, wie das möglich ist.

Von: **Michael Schmidt**

Die Geraden waren früher traditionell das Territorium der Mercedes. Das änderte sich beim GP Frankreich. Plötzlich fuhren die Red Bull auf den Vollgaspassagen allen davon. Mercedes verlor bis zu einer halben Sekunde auf den Vollgaspassagen. Mit der zweiten Antriebseinheit gab Honda die ganze Power frei, die in dem Motor steckt. Die Japaner haben mit ihrem neuen Triebwerk 25 bis 30 PS mehr mobilisiert als im Vorjahr.

Seit Silverstone jedoch heißt es Kommando zurück. Mercedes fährt den Red Bull beim Topspeed jetzt wieder davon. In Ungarn musste Red Bull sogar einen kleineren Flügel ans Auto bauen, um das Defizit zu kompensieren. „Wir haben so viel Power wie vorher. Mercedes hat Leistung gefunden“, beteuert Technikchef Adrian Newey. Das bestreitet Mercedes. Ferrari und Red Bull glauben jedoch den Trick gefunden zu haben. Angeblich kühlt Mercedes den Luftsammler, um Leistung zu gewinnen. Ist das erlaubt? „Eine Grauzone“, heißt es bei Red Bull. ■

WILHELM

Wie hat Mercedes die Wende im PS-Wettlauf gegen Honda geschafft?

Formel 1

Offiziell bis Monza

Eigentlich ist Mick Schumacher 2022 fix bei Haas. Doch vor einer Bekanntgabe wollen der Rookie und Ferrari ihre Langzeitplanung unter Dach und Fach bringen. Die Bestätigung bei Haas wird für Monza erwartet.

Von: **Michael Schmidt**

Das hätte Tradition. Ferrari-Fahrer werden gerne beim GP Italien in Monza bekannt gegeben. Noch ist Mick Schumacher kein Ferrari-Pilot, aber einer, der es einmal werden will. Als Junior ist er noch bis Ende 2022 bei den Roten unter Vertrag. Jetzt geht es um eine Fortschreibung des Vertrages. Und da gibt es noch Gesprächsbedarf. Deshalb wird Schumacher bei Haas auch erst offiziell für 2022 bestätigt, wenn sein Ferrari-Vertrag aussortiert ist. Das kann bis September dauern.

Ferrari würde Schumacher gerne länger an sich binden. Maranello hat kein großes Interesse daran, ein Talent auszubilden, um es dann im Mercedes-Pool landen zu sehen. Schumacher wiederum will wissen, wie seine Aufstiegschancen stehen. Ferrari ist mittelfristig mit Charles Leclerc und Carlos Sainz besetzt. Beide sind schnell, jung und erfahren. Da gibt es keine Notwendigkeit für einen Tausch. Somit bliebe für Schumacher in naher Zukunft nur die Wahl zwischen Haas und Alfa Romeo. Das hört sich wenig attraktiv an, kann sich aber mit dem Neubeginn der Formel 1 im nächsten Jahr ändern. Haas-Teamchef Guenther Steiner glaubt daran, dass sein Plan aufgeht. „Wir haben früher als alle anderen mit der Entwicklung des 2022er-Autos begonnen. Ich rechne damit, dass wir ins Mittelfeld springen können. Es macht auf jeden Falls Sinn, dass Mick bei uns bleibt. Er kennt das Team.“ ■

WILHELM

Schumacher bleibt wohl im Ferrari-Kader, auch ohne Aufstiegsmöglichkeit

NACHRICHTEN

MCLAREN WIE RED BULL
Red Bull und McLaren haben noch einmal neue Teile mit zum GP Ungarn gebracht. Weitere sind in der Pipeline. Für McLaren wurde die Windkanalarbeit am 2021er-Auto Anfang Juli eingestellt. Red Bull entwickelt immer noch. Die jeweiligen WM-Gegner haben die Entwicklung für 2021 schon früher eingestellt. Mercedes Anfang Juni, Ferrari Mitte Juni.

STRAFPUNKTE IN KRITIK
Im Winter wollen die Sportchefs der Teams mit der FIA noch einmal über die Vergabe von Strafpunkten diskutieren. In Zukunft solle es nur noch Punkte wegen gefährlichen Fahrens geben. Fehler des Teams sollen nicht mehr dem Piloten angelastet werden. Die Teammanager fordern mehr Konstanz, die Sportkommissare mehr Freiheit in ihren Entscheidungen.

PÉREZ FIX BEI RED BULL
Trotz zwischenzeitlich schwacher Leistungen bleibt Sergio Pérez ein zweites Jahr bei Red Bull. Der Vertrag des Mexikaners soll bis Ende August verlängert werden. Pierre Gasly wird weiter die Speerspitze des Schwesterteams Alpha Tauri bleiben.

DRITTER MOTOR
Der Renntag in Ungarn begann für Max Verstappen mit einer schlechten Nachricht. An seinem Unfallmotor von Silverstone wurde nach der Quali ein Riss in einem Karbonteil des Blocks am Übergang zum Getriebe entdeckt. Honda musste die dritte Antriebseinheit einbauen. Red Bull hofft, dass der Schaden noch zu reparieren ist und der Motor wenigstens am Freitag gefahren werden kann.

ZHOU WINKT MIT GELD
Guanyu Zhou will in die Formel 1. Der Chinese klopft mit einer Mitgift von angeblich 30 Millionen Dollar bei Haas und Williams an. Momentan fährt Zhou noch in der Formel 2.

MOTORSPORT IMAGES

Dennis Hauger überzeugte in Budapest auf nasser und auf trockener Piste

Hauger souverän

Dennis Hauger ist die Konstanz in Person. In Ungarn siegte er im Hauptrennen und sammelte Big Points. Ayumu Iwasa und Matteo Nannini gewannen die anderen beiden Läufe.

Von: **Andreas Haupt**

Das Wetter stellte den Nachwuchsfahrern zwei verschiedene Aufgaben. Am Samstag war im Glutofen von Budapest gutes Reifenmanagement gefragt, im Hauptrennen am Sonntag ein besonders sensibler Gasfuß auf einer nassen Rennstrecke. Dennis Hauger behielt stets einen kühlen Kopf, holte seinen dritten Sieg und baute die Führung in der Meisterschaft aus.

Auch im Regen war es eine Kunst, auf dem Hungaroring zu überholen. Besonders in der Anfangsphase, als die Autos viel Gischt aufwirbelten. Nach drei Runden hinter dem Safety Car gab die Rennleitung das Hauptrennen frei. Dem Mann auf der Pole-Position dürfte der fliegende Start recht gewesen sein. Arthur Leclerc hielt seinen Teamkollegen zunächst sicher hinter sich. Die Anfangsphase zeigte jedoch, dass Hauger schneller die griffigeren Stellen auf dem rutschigen Untergrund fand. In der neunten Runde kam es zum Positionstausch unter den Prema-Teamkollegen. Der Meisterschaftsführende kreiste auf der Außenseite der zweiten Kurve vorbei. Leclerc hielt sich danach in seinem Windschatten, kam aber nicht mehr zum Konter.

MOTORSPORT IMAGES

Mit 63 Punkten Vorsprung hat Hauger den Titel schon fast sicher

Drei Umläufe vor Schluss war der Spaß vorbei. Ido Cohen wurde in der zweiten Kurve umgedreht und dann schwer von László Tóth getroffen, der sogar über sein Auto kletterte. Cohen war froh, den Halo als Schutz zu haben. Hinter dem Safety Car trudelte das Feld ins Ziel. Hauger freute sich über den Erfolg im Teamduell. „Ich war anfangs darauf bedacht, meine Reifen hinter Arthur möglichst kühl zu halten. Es war ein guter Kampf mit ihm. Mit dem Wochenende bin ich zufrieden. Ich habe gute Punkte mitgenommen."

Colombo verliert Sieg

Der Norweger fährt mit Blick auf die Meisterschaft. Das sah man auch in den beiden Samstagsrennen. Er steckte in Zweikämpfen zurück, wenn das Risiko zu hoch war. Er überholte konsequent, sobald sich die Chance dafür ergab. So arbeitete sich Hauger jeweils um mehrere Positionen nach vorne. Es sind zwar noch

neun Rennen zu gehen, doch wenn Hauger weiter so konstant fährt, ist ihm der Titel kaum zu nehmen. Bis auf einen Lauf hat er immer gepunktet.

Die Sportkommissare hatten in Budapest viel zu tun. Wie so oft in dieser Saison sprachen sie nach den Rennen noch Strafen aus. Beim ersten Lauf stellten sie das Ergebnis komplett auf den Kopf. Lorenzo Colombo wurde um den persönlichen Jackpot gebracht. „Mein erstes Podium, mein erster Sieg, zum ersten Mal in den Punkten und noch die schnellste Rennrunde. Besser kann es nicht laufen", dachte der Campos-Pilot nach den 22 Runden. Kurze Zeit später wich die Freude der Enttäuschung. Eine Fünf-Sekunden-Strafe warf ihn nachträglich bis auf die siebte Position zurück. Colombo hatte mehr als die erlaubten zehn Wagenlängen Abstand zum Safety Car gelassen. Sein Team hätte ihn an die Regel erinnern sollen.

Bis dahin war er ein starkes Rennen gefahren. Am Start duellierte sich der 20-Jährige knallhart mit Jonny Edgar um die Führungsposition – inklusive Fahrzeugkontakt. Zunächst hielt sich der Carlin-Fahrer an der Spitze, die er in der achten Runde dann an Colombo abtrat. Ein kleiner Fehler von Edgar hatte den Italiener nah genug herangebracht, um mit Windschatten und DRS am Ende der Zielgeraden zu überholen. Die Technik verwehrte seinem Kontrahenten die Chance zu kontern. Edgars Carlin rollte plötzlich aus.

Schumacher erfolgreich

In der Folge beherrschte Colombo das Renngeschehen, doch er bezahlte die Unaufmerksamkeit hinter dem Safety Car teuer. Ayumu Iwasa erbte den Sieg. Für den Japaner war es der erste Erfolg überhaupt in der Nachwuchsrennserie. Red Bulls Juniorfahrer war mit seiner Leistung nicht vollends zufrieden. „Ich muss mich fahrerisch verbessern und das Auto dazu besser abstimmen. Ich habe während des Rennens ein paar Fehler gemacht."

Das zweite Rennen am Samstag trugen die Youngster ebenfalls bei großer Hitze aus, was einen sensiblen Gasfuß erforderte, um die Reifen nicht zu überlasten. Matteo Nannini meisterte die Aufgabe am besten und krönte sich zum neunten Sieger der Saison. Der 1,78 Meter große Italiener lenkte seinen HWA-Renner am Start auf der Außenspur an Roman Stanek vorbei. Beinahe hätte er sich direkt noch Enzo Fittipaldi geschnappt, was er in der vierten Runde nachholte. Nannini überflügelte den Brasilianer in Kurve 1. Danach enteilte er dem Feld. Um den letzten Podestplatz balgten sich Stanek und Alexander Smolyar. Mit dem besseren Ausgang für den Tschechen.

Bei David Schumacher ist der Knoten mit dem Österreich-Sieg scheinbar geplatzt. In der Qualifikation glückte dem Trident-Fahrer die viertschnellste Rundenzeit. In den drei Rennen sammelte er jeweils Punkte. Auch Schumacher fuhr mit Köpfchen und ließ sich nicht in unnötige Scharmützel verstricken. ■

UNGARN, RENNEN 1

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Ayumu Iwasa	37.10,923 min
2.	Olli Caldwell	+ 0,210 s
3.	Logan Sargeant	+ 0,937 s
4.	Clément Novalak	+ 1,410 s
5.	Dennis Hauger	+ 1,791 s
6.	Alexander Smolyar	+ 3,129 s
7.	Lorenzo Colombo	+ 3,175 s
8.	David Schumacher	+ 4,635 s
9.	Jack Doohan	+ 5,758 s
10.	Matteo Nannini	+ 6,012 s

UNGARN, RENNEN 2

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Matteo Nannini	35.26,725 min
2.	Enzo Fittipaldi	+ 2,519 s
3.	Roman Stanek	+ 3,836 s
4.	Alexander Smolyar	+ 4,348 s
5.	Dennis Hauger	+ 4,622 s
6.	David Schumacher	+ 5,607 s
7.	Lorenzo Colombo	+ 7,013 s
8.	Clément Novalak	+ 8,900 s
9.	Logan Sargeant	+ 11,815 s
10.	Ayumu Iwasa	+ 12,632 s

UNGARN, RENNEN 3

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Dennis Hauger	40.15,030 min
2.	Arthur Leclerc	+ 1,345 s
3.	Jack Doohan	+ 2,203 s
4.	David Schumacher	+ 2,736 s
5.	Clément Novalak	+ 3,268 s
6.	Alexander Smolyar	+ 3,405 s
7.	Frederik Vesti	+ 3,659 s
8.	Olli Caldwell	+ 4,964 s
9.	Enzo Fittipaldi	+ 5,242 s
10.	Logan Sargeant	+ 5,461 s

F3-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Dennis Hauger	152
2.	Jack Doohan	89
3.	Olli Caldwell	86
4.	Frederik Vesti	80
5.	Alexander Smolyar	73

XPB

Lorenzo Colombo: Iwasa erbte den Pokal des disqualifizierten Siegers

MOTORSPORT IMAGES

Olli Caldwell: Platz 2 im ersten Lauf, Frontflügelschaden im zweiten Lauf

XPB

David Schumacher: Drei Mal Punkte nach einem starken Qualifying

MOTORSPORT IMAGES

Matteo Nannini: HWA-Junior rast mit qualmenden Reifen zum Sieg in Lauf 2

MOTORSPORT IMAGES

Start zu einer Hitzeschlacht: Drei Ferrari mit Hill, Trips und Ginther führen das Feld an

GP Frankreich 1961

Sieg bei der Premiere

Es ist bis heute eine einmalige Leistung. Giancarlo Baghetti gewann seinen ersten Grand Prix. Der damals 26-jährige Italiener fuhr beim GP Frankreich den vierten Ferrari. Er kam bei der Hitzeschlacht eine Wagenlänge vor Dan Gurney ins Ziel.

Von: **Michael Schmidt**

Es ist ein Rekord, der in diesem Jahr 60 Jahre alt wird und bis heute hält. Giancarlo Baghetti kürte sich beim GP Frankreich 1961 zum einzigen Fahrer, der bei seinem Formel-1-Debüt gewonnen hat. So richtig nah dran war danach eigentlich nur Jacques Villeneuve. Der Kanadier lag bei seiner Premiere 1996 in Melbourne bis sieben Runden vor Schluss in Führung. Dann zwang ihn sinkender Öldruck dazu, Tempo rauszunehmen. Es reichte noch zum zweiten Platz hinter Teamkollege Damon Hill.

Ferrari mit Power-Vorteil

Baghetti wurde von Ferrari in das vierte Auto gesetzt. Der Ferrari 156 mit dem 65-Grad-Motor trat nicht einmal unter der Bewerbung des Werksteams an, sondern gehörte der Vereinigung der italienischen Automobilclubs, die den phlegmatischen 26-jährigen Formel-Junior-Meister des Vorjahres für den Einsatz in Reims nominierte. Er sollte bei einem Rennen, bei dem die Ferrari 156 dank Power-Vorteil haushoch überlegen sein würden, ohne Druck lernen.

Nach dem Training deutete noch nichts auf einen Sieg von Baghetti hin. Der junge Mann aus Mailand startete nur von Platz 12. Das Tempo bei Ferrari machten Phil Hill und Wolfgang Graf Berghe von Trips. Die 100 Flaschen Champagner für die Pole-Position gingen an den Amerikaner.

Reims bot bei 39 Grad im Schatten eines der besten Formel-1-Rennen der Geschichte. Zwölf Mal wechselte die Führung. Die Hitze weichte den Belag auf. Die Autos gruben tiefe Furchen in den Asphalt und fuhren in der zweiten Rennhälfte wie auf Rollsplitt. Ein Hagel an Teerklumpen ging auf Fahrer und Autos nieder. Jim Clark zerschlug es die Schutzbrille. Innes Ireland verklemmten Steine den Gaszug. Das Rennen entwickelte sich anders, als man es nach dem Dreifachsieg der Ferrari im Training vermutet hatte. Wolfgang Graf Berghe von Trips fiel mit defekter Zylinderkopfdichtung aus. Obwohl er langsamer war als Hill, wollte Ferraris Regie, dass der Sieg turnusgemäß an den deutschen Graf gehen sollte. Phil Hill lieferte sich vor

ZAHL DES RENNENS

272

km/h waren die Ferrari auf der 2,5 Kilometer langen Soissons-Geraden schnell. Mehr war mit den 190 PS starken 1,5-Liter-Motoren nicht drin.

dem Rennen mit Rennleiter Romolo Tavoni darüber eine lautstarke Auseinandersetzung.

Drei Ferrari fallen aus

Zur Halbzeit des Rennens führte Phil Hill mit 20 Sekunden vor Teamkollege Richie Ginther und weiteren 55 Sekunden vor einem Pulk mit Baghetti mittendrin. Richie Ginther stellte seinen Ferrari auf freier Strecke mit sinkendem Öldruck ab. Hill verlor nach einem Fehler und einer anschließenden Kollision mit Stirling Moss zwei Runden. Nach dem Dreher starb der Motor ab. Weil in der Hitze die Batterieflüssigkeit verdampft war, sprang der Sechszylinder nicht mehr an. Also schob Hill das Auto an, sprang ins Cockpit und versuchte, den Motor in Gang zu bringen. Es gelang erst im siebten Versuch, als der spätere Weltmeister noch im Laufen den zweiten Gang einlegte und dann in das anfahrende Auto sprang.

Nachdem Ferraris WM-Kandidaten ausgefallen waren, konzentrierten sich die Hoffnungen des Teams auf einen Neuling. Erstaunlicherweise blühte Baghetti im Kampfgetümmel des Rennens auf. Da wo Erfahrung hilfreich sein sollte, setzte er sich mit jugendlicher Unbekümmertheit durch. Die ehemals sieben Fahrer starke Verfolgergruppe dezimierte sich bis zu den letzten Runden noch auf drei. Dann kämpften die zwei Porsche-Piloten Dan Gurney und Joakim Bonnier gegen Giancarlo Baghetti in einem einsamen Ferrari. Als Bonnier mit rauchendem Motor in den letzten drei Runden zurückfiel, kam es zwischen Gurney und Baghetti zum großen Showdown. Zu Beginn der letzten Runde lag der Amerikaner noch in Führung. Doch Baghetti nutzte den PS-Vorteil seines Ferrari auf der langen Geraden zwischen Muizon und Thillois. Beim Anbremsen der Thillois-Haarnadel setzte sich Gurney wieder neben den Ferrari. Baghetti hängte sich in den Windschatten und zog kurz vor dem Zielstrich vorbei.

Clark im Steinhagel

Die englischen Autos landeten abgeschlagen auf den weiteren Punkteplätzen in der Reihenfolge Lotus vor Cooper und B.R.M. Jim Clark kletterte wie schon in Zandvoort als Dritter auf das Podium. Sein Gesicht war im Ziel blutverschmiert: „Die Steine prasselten derart stark auf das Auto und mein Gesicht, dass man Angst bekam. Es hörte sich gespenstisch an. Ich musste den Mund schließen, damit es mir nicht die Zähne zerschlägt“, diktierte Clark seine Renngeschichte den Reportern vor Ort in die Notizbücher. Der Lotus-Pilot merkte wegen der Verletzungen im Gesicht zuerst gar nicht, dass er sich auch noch die Füße an den überhitzten Pedalen verbrannt hatte. „Eine Woche lang kam ich in keinen Schuh.“ ■

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Team	Runden	Zeit	
1.	Giancarlo Baghetti	Ferrari	52 Runden	2:14.17,5 h	= 192,080 km/h
2.	Dan Gurney	Porsche	52 Runden	2:14.17,6 h	+ 0,1 s
3.	Jim Clark	Lotus-Climax	52 Runden	2:15.18,6 h	+ 1.01,100 min
4.	Innes Ireland	Lotus-Climax	52 Runden	2:15.27,6 h	+ 1.10,100 min
5.	Bruce McLaren	Cooper-Climax	52 Runden	2:15.59,3 h	+ 1.41,800 min
6.	Graham Hill	B.R.M.-Climax	52 Runden	2:15.59,4 h	+ 1.41,900 min

Schnellste Runde: Phil Hill, Ferrari, 2.29,9 min = 199,374 km/h

DAS RENNEN

GP Frankreich 1961, 2. Juli 1961, Reims

Wetter:	39° C, sonnig
Distanz:	52 Runden à 8,302 km = 431,704 Kilometer
Nennungen:	26
Gestartet:	26
Gewertet:	14
Führungswechsel:	12
Pole-Position:	Phil Hill (Ferrari), 2.24,9 min = 206,261 km/h

MOTORSPORT IMAGES

Im Porsche-Sandwich: Bonnier und Gurney nehmen Baghetti in die Zange

MOTORSPORT IMAGES

Eintagsfliege: Baghetti (rechts) kam nie wieder in die Nähe eines Sieges

MOTORSPORT IMAGES

Knappes Finish: Toto Roche winkt Baghetti vor Gurney ab

IGTC

Ferrari-Schlusspilot Alessandro Pier Guidi eroberte neun Minuten vor Ende die Führung zurück

Ferraris heißes Eisen

Ein Überholmanöver, das in die Geschichte eingeht, plötzliche Regenfälle und zahlreiche Regelverstöße – das 24h-Rennen Spa geizte wieder einmal nicht mit Action. Das Ferrari-Team Iron Lynx meisterte das Chaos am besten und siegte – nach 17 Jahren!

Von: **B. Leppert; A. Cotton; M. Schurig**

Eigentlich müsste sich Alessandro Pier Guidi nach diesem 24h-Rennen Spa direkt umtaufen lassen. Auf welchen Namen? In Alessandro „Blanchimont" Pier Guidi. Okay, geht etwas schwer über die Lippen. Das Manöver, dass der Italiener neun Minuten vor Rennende eben genau im Streckenabschnitt Blanchimont vollführt hat, wird aber so oder so lange in Erinnerung bleiben. Der Ferrari-Pilot fabrizierte ein wahres Kunststück, indem er Audi-WRT-Pilot Dries Vanthoor auf nasser Strecke außenrum überholte. Ein Ritt auf der Rasierklinge, der auch dank des fairen Verhaltens von Vanthoor glückte. Und der dem Iron-Lynx-Team mit der Startnummer 51 den Sieg einbrachte.

Einer, der dem belgischen WRT-Team und dem jungen Talent Vanthoor, der für seine Zauberkräfte im Regen bekannt ist, besonders wehtun muss. Auf der Heimstrecke neun Minuten vor Ende geschlagen zu werden, dürfte sich ziemlich mies anfühlen.

Dramatisches Regen-Finish

Entsprechend enttäuscht sahen die Gesichter von Dries Vanthoor, Kelvin van der Linde und Charles Weerts bei der Siegerehrung aus – obwohl Platz 2 nach einem verkorksten Quali und Startplatz 54(!) unter anderen Umständen grandios gewesen wäre. Und umso glücklicher die Mimik der Ferrari-Mannschaft von Alessandro Pier Guidi, Côme Ledogar und Nicklas Nielsen. „Wenn du Zweiter wirst, ist das immer hart", meinte van der Linde. „Der Dritte freut sich, dass er es noch aufs Podium geschafft hat, der Zweite fragt sich aber, was noch drin gewesen wäre."

> „Ich war so enttäuscht im Auto nach unserem Stopp. Ich habe wie ein Tier gepusht. Danke an Ferrari. Das Auto war wirklich eine Rakete."
>
> Iron-Lynx-Pilot Pier Guidi

Mit dieser Frage beschäftigte sich zuvor tatsächlich eher das Iron-Lynx-Team. Mit dem 488 GT3 hatte man das Rennen bis zum Zeitpunkt des finalen Boxenstopps fest im Griff. Mit 24 Sekunden Vorsprung bog man zum Service ab. Zuvor glänzte Pier Guidi bereits mit einem Stint über 27 Runden, bei dem er im Schnitt eine Sekunde pro Runde schneller als Vanthoor fuhr.

Das Blatt sollte sich schnell wenden, als Vanthoor nur eine Runde später an die Box kam und Regenreifen aufziehen ließ. Von Regen war da bis auf ein paar dunkle Wolken noch nichts zu sehen. Was sich im ersten Moment als fragwürdig darstellte, erwies sich bereits eine halbe Runde später als clever. Es fing an, aus Eimern zu schütten. Damit war klar: Pier Guidi muss noch mal stoppen. Bei Ferrari

„Was der Bauer beim 24h-Rennen Nürburgring in der Eifel ist, ist hier beim 24h-Rennen Spa eben einfach die Oma in den Ardennen.“

Audi Sport-Chef Chris Reinke

wartete man aber bewusst eine Runde, weil man bereits ahnte, dass bei diesen chaotischen Bedingungen ohnehin gleich eine Full-Course-Yellow-Phase folgen würde. Die kam nach einem Massenabflug in der Bus-Stopp-Schikane und einem gestrandeten Auto neben der Strecke auf dem Fuß. Iron Lynx wechselte ebenfalls auf den für Spa neu eingeführten Pirelli-Regenreifen. Der Vorteil lag nun bei Vanthoor.

Doch bei Ferrari wollte man nicht aufgeben. Nach zwei Runden Safety Car wurde das Rennen 27 Minuten vor Schluss wieder freigegeben. Zwischen dem WRT-Audi und dem Iron-Lynx-Ferrari lagen allerdings vier Autos. Bei Ferrari wurde das Motto „Alles oder nichts“ ausgegeben. „Ich war so enttäuscht im Auto nach dem Stopp. Ich habe wie ein Tier gepusht“, sagte Pier Guidi, der sich Stück für Stück an Vanthoor robbte und ihn schließlich in Blanchimont aufschnupfte. „Dieses Auto war eine Rakete.“

Vanthoor fühlte sich in der Regenschlacht nicht ganz so wohl mit seinem Audi R8 LMS. „Mir fehlte der Grip an der Front, und als ich versuchte, über die Kerbs zu fahren, klappte es überhaupt nicht. Ein Auto, das im Nassen nicht rotiert, ist ziemlich schwierig.“ Abgesehen davon waren die Bedingungen im Finale teilweise grenzwertig. „Ich konnte in Eau Rouge kaum 50 km/h fahren. Ich habe mir in die Hose gemacht.“ Bei WRT erklärte man sich die Probleme damit, dass der Belgier eine halbe Runde mit den Regenreifen auf trockener Strecke fahren musste und sie so nicht mehr den optimalen Grip im Nassen geboten haben.

Hinter den Kulissen munkelte man, die Entscheidung, überhaupt auf den Regenreifen zu wechseln, wurde vor allem vom Team selbst gepusht. Audi-Sportchef Chris Reinke sprach hingegen von einer kleinen Gruppe, die Vertrauen zum Wetterdienst hatte. Daneben habe es auch lokale Informanten aus dem Team heraus gegeben. „Was der Bauer in der Eifel ist, ist hier die Oma in den Ardennen“, sagte er und schmunzelte. Ob der Regentanz, den die WRT-Mechaniker für die TV-Kameras kurz nach dem Reifenwechsel vollführten, womöglich geholfen hat?

Das Iron-Lynx-Team, zu dessen Gründern GT-Profi Andrea Piccini gehört, hätte mit so einer Entscheidung als Führender mehr zu verlieren gehabt. Zudem war das Team, das kürzlich mit dem Formelteam Prema fusionierte, strategisch eingeschränkt. Denn ein schleichender Plattfuß und ein daraus resultierender früherer Stopp am Sonntagmittag, brachte den Boxenstopp-Rhythmus durcheinander. „Zuvor konnten wir die Wahl nach ihnen treffen“, sagte Piccini. „Aber dann hatten wir den Reifenschaden, und plötzlich mussten wir die Entscheidungen vor ihnen treffen.“

Beide Autos kamen insgesamt recht fehlerfrei durchs Rennen. Der #32 WRT-Audi hatte nicht mal eine Strafe für Track Limits auf dem Konto, die andere wie Briefmarken sammelten. Allerdings war man im Lager der vier Ringe nicht besonders amused darüber, dass man am Sonntagmorgen mitten im Rennen nach Aufforderung der Rennleitung den Pitspeed-Limiter nachjustieren sollte. Bei einem Stopp kalibrierte man via Laptop die Geschwindigkeit auf 1,5 km/h weniger. Das kostete laut Reinke aber bei jeder Boxendurchfahrt rund fünf Sekunden.

Ferrari siegt nach 17 Jahren

Die #51 hatte neben dem schleichenden Plattfuß kaum Ärger am Hals. Lediglich eine Durchfahrtsstrafe kurz nach Mitternacht wegen zu frühem Ansetzen des Tankrüssels ging auf das Konto des Ferrari-Trios. „Weil die so früh erfolgte, konnten wir das wieder ausgleichen“, sagte Ferdinando Cannizzo, Technikchef der Ferrari-GT-Abteilung.

Beobachtern fiel vor allem die gute Traktion des Ferrari im Nassen auf. Zudem wählte Pier Guidi bewusst die klassische Regenlinie abseits der Ideallinie. Der neue Regenreifen schien den Italienern ebenfalls gut zu passen. Generell war der 488 GT3 aber bei allen Bedingungen perfekt in Balance. „Ich denke, am Ende war es zu 30 Prozent das Auto, zu 30 Prozent das Team, zu 30 ▷

IGTC

Ferrari war schnell und fuhr konstante 27 Runden – ein Schlüssel zum Erfolg

IGTC

Ungewöhnliches Spa-Podium: Ferrari in der Mitte, Audi und Aston daneben

AUDI

Der WRT-Audi war schnell und fast fehlerfrei – aber Ferrari war schneller

IGTC

Aston Martin überraschte in Spa mit einer blitzsauberen Vorstellung

Beim Start konnte Mercedes-Pilot Raffaele Marciello die Pole-Position in eine Führung ummünzen

IGTC

Prozent der Anteil von Pier Guidi und zu 10 Prozent Glück", so Cannizzo. Für Ferrari war es nach 17 (!) Jahren der erste Sieg in Spa und zum ersten Mal in der GT3-Ära holte kein deutscher Hersteller die Trophäe.

Aston und McLaren stark

Zumal mit dem Garage-59-Aston-Martin von Nicki Thiim, Marco Sørensen und Ross Gunn weitere Überraschungskandidaten auf dem Podium standen. „Wir hatten nur einen Schuss und haben die Crew aus der Weltmeisterschaft zusammengestellt", meinte Thiim. „Ein Podium ist schon okay." Der Vantage GT3 gehörte im Finale mit über einer Minute Rückstand zu den drei Autos, die überhaupt noch in der Führungsrunde waren. Nachdem sich am Anfang des Rennens die Strategien so breit splitterten und die taktischen Mittel in der GT World Challenge begrenzt sind, war es äußerst schwierig, sich mit einem Rundenrückstand wieder zurück in die Führungsrunde zu stemmen. Dabei hatte das Auto mit der Startnummer 95 bis auf

> „Wir hatten nur einen Schuss und haben die Crew aus der Weltmeisterschaft zusammengestellt. Das Auto kann es, aber ein Podium ist schon okay."
>
> Nicki Thiim, Aston Martin

ein Problem mit dem Rad ein beinahe fehlerloses Rennen. Lediglich die Vorsichtsmaßnahme, den technischen Pflichtboxenstopp bei Grün statt in der Gelbphase wie die Konkurrenz zu absolvieren, kostete etwa zwei Minuten. Optimierungsbedarf hätte es sonst nur noch in der Anfangsphase gegeben, wo man beim Platzregen zwei Runden zu spät von Slicks auf Regenreifen wechselte.

Vor allem Thiim fiel am frühen Sonntagmorgen auf. Der Däne brannte ein wahres Feuerwerk ab und legte einen Stint mit einer Durchschnittszeit von 2.20,873 Minuten über 26 Runden aufs Parkett. Auch die schnellste Rennrunde ging an ihn: 2.18.654 Minuten.

In der Kürze der Zeit gibt es zwar noch keine ausführliche Balance-of-Performance-Analyse, jedoch festigte sich im Fahrerlager der Eindruck, dass Aston Martin und McLaren mit ihren Solo-Einsätzen mit nur jeweils einem Auto definitiv flott unterwegs waren. Rob Bell, Ben Barnicoat und Oliver Wilkinson sahen im Jota-McLaren als Siebte die Zielflagge und kämpften bis in die Nacht immer wieder in den Top 5 mit.

Auch hinsichtlich Ferrari war der Tenor: Das springende Pferd galoppierte wie ein junges Fohlen. Am Samstagmorgen gab es vor dem Rennen noch eine BOP-Änderung, bei der Ferrari 10 Kilogramm ausladen durfte, Porsche 5 Kilogramm. Die 10 Kilogramm entsprachen laut Ferrari ungefähr 0,150 Sekunden pro Runde. Vor allem in der finalen Phase, bevor der Regen einsetzte, waren die Italiener gut dabei. Pier Guidi nahm Vanthoor rund eine Sekunde pro Runde auf insgesamt 26 Runden ab.

Apropos Stintlänge: Die BOP spielte dabei neuerdings eine gewisse Rolle. Bisher waren die maximalen Stintlängen über die 65 Minuten Maximal-Fahrzeit für den Fahrer definiert. Nun bekam jeder Hersteller so viel Sprit zugestanden, dass die Tankfüllung für etwa 26 Runden ausreichen sollte. Die schafften alle. Selbst 27 waren an der Tagesordnung – mit Ausnahmen wie etwa Lamborghini oder Aston Martin.

Die Frage war eher: Wer muss Sprit sparen, um 27 Umläufe zu schaffen, und wer kann das bei vollem Tempo abspulen? Bei Ferrari hieß es, man musste haushalten, bei Audi gab es offenbar keine Spritsparstrategie. Aston Martin entschied sich bewusst für 26 Runden Vollgas, statt für 27 taktische Runden.

Zittern nach Horror-Crash

Schaut man sich die Top Ten an, fällt im Herstellervergleich auf, dass Audi die beste Mannschaftsleistung ablieferte. Vier Autos

PORSCHE

Der KCMG-Elfer von Tandy/Martin/Vanthoor schaffte in Spa Platz 5

AMG

Mercedes holte die zweite Pole in Folge, im Rennen lief nichts zusammen

mit den vier Ringen sah man nach 556 Runden unter den ersten zehn: zweimal WRT (P2 und 4), Saintéloc (P6) und Attempto (P9). Dabei spielte eine Rolle, dass man sich kaum Strafen einhandelte, keine größeren technischen Probleme hatte und sich aus Unfällen raushielt.

Denn bereits eine halbe Stunde nach Rennstart waren vier Top-Autos anderer Hersteller direkt abgeschrieben. Nach dem heftigen Unfall in Eau Rouge dachte aber ohnehin keiner an die verpasste Chance, sondern an das Leben der Piloten. Als im Live-Feed keine Bilder des Unfallhergangs gezeigt wurden, war schnell klar, dass die Lage ernst ist. Später war auf Fan-Aufnahmen zu sehen, dass sich Jack Aitken im Lamborghini dreht und auf der Kuppe zum Stehen kommt. Kurz darauf kracht an der blinden Stelle ausgerechnet sein Teamkollege Franck Perera mit solch einer Wucht in den Huracán, dass es den Motor aus dem Auto schleudert. Nick Tandy kommt im KCMG-Porsche gerade noch auf der linken Seite am

> „Ich wusste überhaupt nicht wohin, da ich wirklich nichts sehen konnte. Ich habe nur den Dreck auf der Strecke und den Rauch realisiert.“
>
> Kévin Estre, Rutronik-Porsche

Wrack vorbei, Kévin Estre kann im Rutronik-Elfer nicht mehr ausweichen und trifft ihn rechts. „Ich wusste nicht wohin, da ich nichts sehen konnte. Ich habe nur den Dreck auf der Strecke und Rauch realisiert“, sagte Estre. Auch Davide Rigon im Iron-Lynx-Ferrari kollidiert mit dem Ferrari im Trümmerfeld.

Während Estre und Perera wie durch ein Wunder nach einem Check im Medical Center ohne Verletzungen davonkamen, wurden Rigon und Williams-Formel-1-Ersatzfahrer Aitken ins Krankenhaus transportiert. Rigon durfte nach kurzer Zeit mit einem Rückenkorsett wieder raus. Aitken kam in Anbetracht dieses Horror-Crashs mit einem gebrochenen Schlüsselbein, einer stabilen Wirbelfraktur sowie einer Lungenprellung einigermaßen glimpflich davon.

Nach einer fast einstündigen Gelbphase mit kurzer Safety-Car-Neutralisation am Ende wurde das Rennen schließlich fortgesetzt. Zu diesem Zeitpunkt begann bei Mercedes bereits die Pechsträhne. Zu Rennbeginn dominierte Pole-Sitter Raffaele Marciello noch an der Spitze, dann verlor man aufgrund eines zu späten Wechsels auf Regenreifen kurz nach dem Restart aber die Führung. Am Abend hagelte es eine Durchfahrtsstrafe wegen eines Vergehens beim Boxenstopp und schließlich kam der Ausfall wegen eines defekten Dämpfers.

Die Markenkollegen hatten nicht viel mehr Glück. Der #4 HRT-Mercedes blieb am Sonntag nach mehreren Problemen in der Box stehen, die #50 von HubAuto ebenfalls. Platz 10 des AKKA ASP-Autos (Auer/Boguslavskiy/Fra- ▷

KOMMENTAR

TRACK LIMITS AM LIMIT

Der Begriff Track Limits gehört zum 24h-Rennen Spa wie die belgischen Pommes. Das eine geht nicht ohne das andere. Im vergangenen Jahr eskalierte die Situation vor dem Rennen, als es zu wenig Sachrichter gab und im Internet schon neue Streckenvarianten kursierten, weil die Fahrer machten, was sie wollten. Für diese Ausgabe des Langstreckenklassikers rüstete die SRO auf: Es gab ein neues System in den Autos, das unter anderem GPS-basiert die Vergehen melden sollte, und zusätzlich waren sechs Leute in der Rennleitung dafür abgestellt, die Vergehen in das System einzupflegen, damit die Teams ihre Kutscher rechtzeitig zurückpfeifen können. Beides funktionierte nur bedingt. Das System kam nicht zum Tragen, weil es nur zuverlässig in der Hälfte der Autos arbeitete, und die Sachrichter in der Rennleitung kamen teils gar nicht mehr hinterher, die Vergehen überhaupt aufzulisten. Einige Fahrer meckerten und fragten im Rennen naiv, ob die Regel überhaupt noch gültig sei. Äh, ja?! Manche führten mustergültig vor, dass es funktionieren kann, sich keine Strafe einzuhandeln. Sprich: Die Track-Limit-Regeln sind sinnvoll, aber nur, wenn sie clever und vor allem einheitlich überwacht werden. Dafür braucht es das neue System. Das befürworten auch viele Entscheider im Fahrerlager. Dass es ausgerechnet am Rennwochenende die Feuertaufe feierte, war unglücklich. Und es muss feinjustiert werden. Ein stumpfes Melden der Track Limits wäre zu kurz gegriffen, es braucht eine Einordnung – etwa bei einem Dreher oder wenn jemand den Vorteil ausgleicht. Beim Thema BOP hat die SRO schon ein großes Renommee. Ich bin mir sicher, diese Sache bekommt man auch noch in den Griff.

Bianca Leppert
Redakteurin

Fast wie in alten Zeiten: Die Startaufstellung in Spa war voll, 10 000 Fans durften zuschauen

PORSCHE

ga) und der Doppelsieg von Madpanda und Toksport WRT in der Silberwertung waren die Ehrenrettung. Auch Lamborghini betrieb mit Platz 8 für GRT Grasser (Bortolotti/Mapelli/Caldarelli) Schadensbegrenzung, nachdem man sich drei Durchfahrtsstrafen eingehandelt hatte – zweimal wegen Pitlane-Speedings und einmal wegen des Verursachens einer Kollision.

Bei BMW gab es nicht mal ein Trostpflaster. Beide Pro-Autos von Walkenhorst Motorsport waren bereits am Sonntagmorgen ausgeschieden. Besonders hart traf es um kurz vor Mitternacht den auf Platz 3 liegenden M6 GT3 mit der Startnummer 35. Nach einem Kontakt war ein Querlenker beschädigt und das Rennen damit abgehakt. Als Kirsche auf der Torte verabschiedete sich das Schwesterauto #34 am Sonntagmorgen auf der Strecke mit einem Motorschaden.

Porsche brauchte fast schon Galgenhumor. Die Misere begann bereits im Qualifying. Gleich von mehreren Teams war zu hören, dass die Fahrer nicht ganz happy mit dem Auto seien. An zwei Autos gab es offenbar Fahrwerksthemen, an einem eine Aero-Problematik. Ins Rennen ging man schließlich zuversichtlich, weil man Lösungen gefunden hatte. „Aber wir haben nicht damit gerechnet, dass die anderen alle so attackieren“, sagte GT3-Projektleiter Sebastian Golz. „Wir konnten den Speed nicht mitgehen.“

Dazu kamen viele Fehler. Bei drei Autos floss wegen Problemen beim Ansetzen des Tankrüssels zu wenig Sprit in den Tank – unter anderem bei KCMG und Schnabl Engineering, die kurzfristig für Frikadelli Racing eingesprungen waren. Die Fahrer bekleckerten sich bei den Track Limits auch nicht mit Ruhm.

GPX Racing fiel wegen eines Lenkungsdefekts als Folgeschaden eines Kontakts aus, Schnabl musste nach einem glänzenden Auftritt nach einem Unfall in Eau Rouge den Stecker ziehen. Dinamic nahm beide Autos unter anderem nach einem Lichtmaschinendefekt aus dem Rennen. KCMG brachte den besten Porsche auf Platz 5 ins Ziel – ebenfalls mit Handicap. Nick Tandy und Maxime Martin mussten das Rennen ab Sonntagmorgen allein bestreiten, weil sich Laurens Vanthoor bei einem Zusammenstoß mit einem Quad Verletzungen im Gesicht zugezogen hatte und ins Krankenhaus kam. Es war also nicht das Wochenende der Familie Vanthoor. ■

PORSCHE

Porsche hatte alles: Strafen, Technikprobleme, Unfälle, Setup-Themen

BMW

Die beiden M6 von Walkenhorst waren noch vor Rennhalbzeit draußen

GTWC ENDURANCE CUP/IGTC: 24H-RENNEN SPA 2021

Streckenlänge: 7,004 Kilometer **Renndistanz:** 556 Runden = 3894,224 Kilometer
Pole-Position: AKKA-ASP-Mercedes AMG GT3 (#88), Raffaele Marciello: 2.17,949 min
Schnellste Rennrunde: Garage 59-Aston Martin Vantage GT3 (#95), Nicki Thiim: 2.18,654 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	Pro	#51	Nielsen/Ledogar/Pier Guidi	Iron Lynx-Ferrari 488 GT3	24:01.16,544 h
2.	Pro	#32	Vanthoor/Weerts/Van der Linde	Audi Sport Team WRT-Audi R8 LMS	+3,978 s
3.	Pro	#95	Gunn/Thiim/Sørensen	Garage 59-Aston Martin Vantage AMR GT3	+1.24,957 min
4.	Pro	#37	Müller/Frijns/Lind	Audi Sport Team WRT-Audi R8 LMS	+2 Runden
5.	Pro	#47	Tandy/Martin/Vanthoor	KCMG-Porsche 911 GT3 R	+2 Runden
6.	Pro	#25	Niederhauser/Haase/Winkelhock	Audi Sport Team Saintéloc-Audi R8 LMS	+2 Runden
7.	Pro	#38	Bell/Barnicoat/Wilkinson	Jota Racing-McLaren 720 S GT3	+2 Runden
8.	Pro	#63	Bortolotti/Mapelli/Caldarelli	Orange 1 Racing-Lamborghini Huracán GT3	+2 Runden
9.	Pro	#66	Drudi/Marschall/Mies	Audi Sport Attempto Racing-Audi R8 LMS	+2 Runden
10.	Pro	#89	Auer/Boguslavskiy/Fraga	AKKA ASP-Mercedes-AMG GT3	+4 Runden
11.	Silver Cup	#90	Perez Companc/Sanchez/Kujala/Breukers	Madpanda Motorsport-Mercedes-AMG GT3	+5 Runden
12.	Pro	#18	Imperatori/Burdon/Liberati	KCMG-Porsche 911 GT3 R	+6 Runden
13.	Silver Cup	#7	Jefferies/Tunjo/Petit/Dienst	Toksport WRT-Mercedes-AMG GT3	+6 Runden
14.	Silver Cup	#159	Tujala/Mac Dowall/Hasse Clot/Kjaergaard	Garage 59-Aston Martin Vantage AMR GT3	+6 Runden
15.	Silver Cup	#99	Lavergne/Hofer/Aka	Attempto Racing-Audi R8 LMS	+6 Runden
16.	PAM	#53	Cameron/Mastronardi/Griffin/Molina	AF Corse-Ferrari 488 GT3	+6 Runden
17.	PAM	#52	Machiels/Wartique/Bertolini/Rovera	AF Corse-Ferrari 488 GT3	+7 Runden
18.	PAM	#77	Ramos/Machitski/Chaves/Mitchell	Barwell Motorsport-Lamborghini Huracán GT3	+9 Runden
19.	PAM	#93	Hui/Froggatt/Cressoni/Cheever	Tempesta Racing-Ferrari 488 GT3	+9 Runden
20.	PAM	#61	Trillas/River/Harker/Bamber	EBM Giga Racing-Porsche 911 GT3 R	+9 Runden

GTWC PUNKTE

FAHRER

1.	Dries Vanthoor	131 Punkte
1.	Charles Weerts	131
2.	Raffaele Marciello	82,5
3.	Nicklas Nielsen	71
3.	Come Ledogar	71
3.	Alessandro Pier Guidi	71
4.	Kelvin van der Linde	65,5
5.	Ricardo Feller	58,5
6.	Alex Fontana	58
7.	Timur Boguslavskiy	47,5
8.	Jules Gounon	44

TEAMS

1.	Team WRT	134 Punkte
2.	AKKA ASP	102
3.	Emil Frey Racing	88,5
4.	Iron Lynx	52
5.	Toksport WRT	47,5
6.	Dinamic Motorsport	40,5
7.	GPX Racing	36
8.	Sainteloc Racing	34,5

AUS DEM FAHRERLAGER

ZUSCHAUER-CHAOS

Dass Zuschauer beim Saison-highlight der GT World Challenge Europe erlaubt sein würden, war klar. Doch im Vorfeld gab es ein Hin und Her um die Bestimmungen. Zunächst waren drei voneinander getrennte Zonen vorgesehen. Dann hieß es, man könne eine Blase bilden, und schließlich wurden es zwei Blasen mit jeweils 5000 Zuschauern. Die mussten allerdings entgegen der ursprünglichen Planung keinen Testnachweis mehr vorlegen. Im Fahrerlager waren hingegen PCR- oder Antigen-Tests notwendig.

CATSBURG FÜR BUURMAN

Neben dem Teamwechsel bei Porsche gab es einen Fahrer-wechsel bei Mercedes-AMG. Yelmer Buurman, der bei Hub-Auto gesetzt war, wurde bei seiner Ankunft in Spa trotz Impfung positiv auf COVID-19 getestet. Einen Notfallplan für diesen Fall hatte man bei Mercedes-AMG nicht. Gemeinsam mit dem Team wurde man mit Nicky Catsburg als Ersatzmann aber schnell fündig. Der Holländer siegte bereits 2015 mit BMW in Spa. Einziges Manko: Er hatte zuvor noch keinen einzigen Kilometer im Mercedes-AMG GT3 abgespult.

SCHNABL SPRINGT EIN

Schnabl Engineering übernahm nach der Frikadelli-Absage wegen der Flutkatastrophe kurzfristig einen der beiden geplanten Elfer. Für das Team, das für den Falken-Einsatz in der NLS bekannt ist, war der Start beim 24h-Rennen Spa eine echte Challenge. Erst am Mittwoch in der Woche vor Spa erfuhr Teamchef Sven Schnabl von der Option und setzte anschließend alles in Bewegung, den nun schwarzen Elfer bei Frikadelli in Barweiler final vorzubereiten. Zusätzliche Herausforderung: Zeitgleich zum 24h-Rennen hatte seine Mannschaft den Porsche Supercup im Rahmen der Formel 1 in Budapest auf der Agenda. Unterstützung gab es von Manthey Racing mit einem Renningenieur und einer Dateningenieurin. „Ich muss nach diesem Wochenende erst mal auseinander puzzlen, von wem welche Teile sind", sagte Schnabl. Einiges gehörte noch zu Falken Motorsport, die das Projekt unterstützten. Für Schnabl und sein Team war vom Pirelli-Reifen bis zum Regelwerk in Spa alles neu.

SRO

Schnabl mit Porsche in Spa

VANTHOOR MIT UNFALL

Porsche-Pilot Laurens Vanthoor hatte am frühen Sonntag einen bösen Unfall – allerdings nicht auf der Rennstrecke, sondern im Fahrerlager. Der Belgier, der das 24h-Rennen mit Nick Tandy und Maxime Martin im KCMG-Team bestritt, kollidierte auf seinem Scooter mit dem Service-Quad eines anderen Rennteams. Der Belgier wurde in hohem Bogen durch die Luft gewirbelt und landete mit dem Gesicht voran auf dem Asphalt. Neben Schürfwunden und einem Nasenbruch besteht auch Verdacht auf Gehirnerschütterung. Vanthoor kam danach nicht mehr zum Einsatz.

LAMBORGHINI-SAGA: LMDH

Seit Monaten tuschelt die Renngemeinde über einen möglichen LMDh-Beitritt von Lamborghini, der auf der gleichen Plattform aufbauen würde wie Porsche und Audi. Lambo-Sportchef Giorgio Sanna bestätigte in Spa, dass man bald entscheiden werde – doch das sagt Sanna seit vielen Monaten.

WEC BAHRAIN: DETAILS

Die Sportwagen-WM hat weitere Details zum neuen Doubleheader der WEC in Bahrain Ende Oktober/ Anfang November bekannt gegeben. Entgegen anderslautender Spekulationen wird die WEC bei beiden Rennen die normale GP-Strecke befahren und nicht das sogenannte Roval. Das Rennen am 30. Oktober geht über die Distanz von sechs Stunden und findet bei Tageslicht statt, das zweite Rennen am 6. November geht über acht Stunden und endet in der Nacht.

WEC

Zwei WEC-Rennen in Bahrain

GT3-Rennsport: GT-Promoter Stéphane Ratel über die DTM

„DTM ist nur eine Kopie“

Die traditionelle Pressekonferenz von GT-Promoter Stéphane Ratel in Spa fiel ins Wasser, weil der globale Kalender der GT World Challenge-Serien für 2022 nicht fixiert werden konnte. Das hinderte den Franzosen natürlich nicht, seine Meinung zum Besten zu geben – und einen Seitenhieb in Richtung DTM auszuteilen.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Der Big Boss des globalen GT3-Sports gab sich aufgeräumt: Sein großes und liebstes Kind, das 24h-Rennen in Spa, glänzte trotz Einschränkungen wegen der globalen Pandemie mit fast 60 GT3-Rennwagen. „Das muss man unter diesen Umständen als großen Erfolg werten“, so Ratel. Auch die IGTC ist für 2021 gesichert: Das Rennen in Indianapolis wird mit 30 Autos ebenfalls ein gutes Feld aufweisen, hinter der Austragung des Finales in Kyalami im Dezember stehen keine Fragezeichen. „Ich hoffe, wir können im nächsten Jahr wieder in Bathurst und in Suzuka antreten, das ist mein Ziel“, erklärte Ratel.

Der Franzose hat weiter die Sorge, dass die GT3-Klasse durch die vermehrten Werkseinsätze in der IMSA-Serie, der WEC, in Le Mans und der DTM perspektivisch überdehnt werden könnte. Die Entscheidung von DTM-Promoter Gerhard Berger, auf die GT3-Klasse umzuschwenken, kann Ratel nach wie vor nicht nachvollziehen: „Für mich steht die DTM für Tourenwagen, das ist ihre Historie und ihre DNA. GT und DTM passen aus meiner Sicht nicht zusammen. Das wäre so, als würde ich die TCR-Wagen nehmen, wenn die GT3-Klasse sterben würde. Die Fans würden das nicht akzeptieren. Im Motorsport gibt es nichts Wichtigeres als die DNA und das Brand-Image einer Rennserie – und die muss man mit aller Macht verteidigen.“

SRO

Stéphane Ratel kann den DTM-Wechsel auf GT3 nicht nachvollziehen

Ratel sieht die Adaption des GT3-Reglements durch die DTM als Kopie seiner Erfolgsformel: „Es gibt eben Leute, die etwas erschaffen, und Leute, die etwas kopieren. Aber ich habe das kommen sehen, in dem Moment, als Mercedes aus der DTM ausstieg. Dann hat man zwei Lösungen: Man vertraut den Zusagen von Schweizer Doktoren, oder man überzeugt BMW und Audi, das Tourenwagen-Format der DTM zu retten – das wäre sicher die bessere Lösung für die DTM gewesen.“ ■

GT World Challenge Europe / 24h-Rennen Spa

Neues Regelwerk und GPS-System

Alle Jahre wieder ändert die SRO das Reglement für das 24h-Rennen Spa. Mit den neuesten Anpassungen wurden die Strategie-Optionen noch weiter eingeschränkt.

Von: **Bianca Leppert**

Wer beim 24h-Rennen Spa um den Sieg mitreden will, schläft am besten mit dem Reglement unter dem Kopfkissen. Diese Devise gilt noch immer. 2020 lieferten sich die Teams beim Reifenwechsel einen Wettbewerb. 2021 entfiel dieser, weil der Reifenwechsel wieder während des Tankvorgangs erlaubt ist. Damit ist ein Strategie-Element weggefallen – wohlgemerkt auf Wunsch der Teams. Daneben wurden die Tankzeiten für die jeweiligen Hersteller neu definiert. Ziel war es, dass alle Autos in einem Stint 26 Runden fahren können. Im Rennen zeigte sich, dass einige 27 schafften, einzelne Marken wie Lamborghini aber nur 26. Auch die Zeiten für den Joker-Stopp wurden so festgelegt, dass die Spritmenge für vier bis fünf Runden ausreichen sollte. Das machte das Strategie-Tool aber tendenziell uninteressanter.

Beim leidigen Thema Track Limits wollte die SRO zum Rennwochenende ein neues System mit GPS-Technik zum Einsatz bringen, das Vergehen automatisch meldet. Die Technik, die in Paul Ricard debütieren sollte, funktionierte aber nur in rund der Hälfte der Autos und war damit keine Basis für das Rennen. Dafür gab es sechs Sachrichter, die sich in der Rennleitung nur den Track Limits widmeten. ■

GT World Challenge / 24h-Rennen Spa

Pirelli: Neue GT3-Reifen für 2022

Pirelli, der globale Reifenpartner der GT World Challenge-Rennserien, brachte zum 24h-Rennen in Spa neue Regenreifen. Im nächsten Jahr wird es dann ein Update bei den Slickreifen geben, im Fokus steht hier die Vorderachse.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Der neue Regenreifen für GT3-Fahrzeuge, der in Spa zum ersten Mal zum Einsatz kam, wurde von den Teams und Herstellern mit einer gewissen Sehnsucht erwartet, denn die bisherige Modellversion datiert noch aus dem Jahr 2012. „Der Reifen verwendet eine komplett neue Konstruktion, mit dem Ziel, die Performance unter nassen Bedingungen näher an die Performance mit Slicks im Trockenen zu bringen“, so Pirelli-GT-Rennchef Matteo Braga. „Das gibt den Teams bei wechselhaften Bedingungen mehr Optionen, weil der neue Regenreifen besser mit dem Trocken-Setup harmoniert.“ Beim Endurance-Lauf in Monza hatte es im April zahlreiche Reifenschäden gegeben.

Für die Saison 2022 hat Pirelli einen neuen Vorderreifen in der Mache. Der Hinterreifen wurde bereits für 2020 neu aufgesetzt, nachdem die Mittelmotor-Rennwagen von Audi und Lamborghini Probleme zu beklagen hatten. Damit gleicht Pirelli die Performance von Vorder- und Hinterreifen an. Die neue Spezifikation wird von den Herstellern noch bis Oktober getestet und weiterentwickelt, danach startet dann die Produktion für die Rennsaison 2022. ■

Volles Feld: 55 Tourenwagen starteten 1981 in Spa. Vorn rechts der schnellste TWR-Mazda

24-Stunden-Rennen von Spa-Francorchamps 1981

MAZDA

Belgischer Kreisel

Teamchef Tom Walkinshaw setzte 1981 alles auf eine Karte. Für Spa warb er Pierre Dieudonné vom BMW-Rivalen Joosen ab. Mit dem belgischen Neuzugang teilte Walkinshaw das Cockpit eines RX-7. Das japanische Wankel-Coupé startete als Zweiter. Aber nur mit hohem Risiko gewann es als erstes japanisches Auto das Rennen.

Von: **Dirk Johae**

Die Freude über den Startplatz in der ersten Reihe währte im Mazda-Lager nicht lange. Gleich in den ersten Runden fiel der schnellste der drei TWR-RX-7 einige Plätze zurück. War das japanische Coupé mit dem Zweischeiben-Wankel lediglich auf eine Runde schnell, nicht aber über eine Renndistanz? Teamchef Tom Walkinshaw wusste jedenfalls, dass ihm nur mit maximalem Einsatz eine Chance auf den Gesamtsieg blieb. Seinem Teamkollegen Pierre Dieudonné impfte er deshalb ein: „Wir fahren volles Rohr – das beschert uns entweder den Sieg oder eine Pleite.“ Nur das Ziel zu erreichen war nicht der Walkinshaw-Weg. Im Vorjahr waren zwei der vier TWR-Mazda ins Ziel gekommen – aber nur als 21. und 22. am Ende der Gesamtwertung.

Erster Titel für TWR

Seit 1979 setzte TWR die Mazda-Coupés mit dem Zweischeiben-Wankel ein. 1980 gewann Win Percy mit einem TWR-RX-7 die Britische Tourenwagen-Meisterschaft (BSCC). Treibende Kraft hinter den europäischen Einsätzen war der rührige belgische Importeur Jacques Beherman. Seit 1971 vertrat er Mazda in Belgien und Luxemburg. Ein großer Erfolg in seiner Heimat bei einem der prestigeträchtigsten Autorennen Europas war sein Ziel.

Doch gegen die leistungsstarken Chevrolet Camaro, die schnellen Seriensieger Ford Capri III 3.0S und die BMW 530i mit dem siegverwöhnten Dreiliter-Sechszylinder konnte der Mazda von der Papierform her nicht bestehen – trotz seines geringen Gewichts und des 225 PS starken Triebwerks, doppelt so viel wie der Serienmotor. Das beste Paket bot jedoch der gut 250 PS starke Capri, wie die vier Gesamtsiege in Folge unterstrichen. Alle Autos waren nach dem Reglement der Gruppe 1b vorbereitet. Im Vergleich zu lupenreinen seriennahen Tourenwagen waren etwas mehr Freiheiten zugelassen. Auch die Autos der BSCC waren nach diesem Regelwerk vorbereitet. Das international wichtigste Rennen für diese Autos waren die 24 Stunden von

ZAHL DES RENNENS

42

Minuten betrug die Boxenstandzeit für den Mazda mit der Startnummer 40 lediglich. Der TWR RX-7 der Gesamtsieger lief 24 Stunden lang ohne Defekte – im Gegensatz zum lange führenden Joosen-BMW 530i.

Spa-Francorchamps. Um hier zu bestehen, rüstete TWR den RX-7 weiter auf. Dank Weber-Fallstromvergasern (46 IDA) leistete sein Wankel jetzt rund 240 PS. Außerdem verfügte das Fahrwerk nach der Modellpflege jetzt auch an der Hinterachse über Scheibenbremsen.

Ausfalldrama beginnt früh

Aber die Verbesserungen halfen im Rennen zunächst nicht, um die flotte Trainingsrunde zu bestätigen. Auch der schnellste Camaro Z28 mit Polesitter Claude Bourgoignie, dem Ex-Formel-1-Piloten Reine Wisell und John Cooper konnte im Rennen nicht glänzen. Das rund 370 PS starke Auto des belgischen Teams Serge Power aus Hasselt fiel früh aus.

In den ersten Stunden wechselte mehrfach die Führung. Nach sieben Stunden zeigte sich erstmals der JUMA-BMW 530i mit dem Belgier Eddy Joosen und dem französischen Allrounder Jean-Claude Andruet an der Spitze. Joosen hatte die drei vorigen 24-Stunden-Rennen in den Ardennen jeweils als Zweiter beendet. Jetzt wollte der Spa-Spezialist endlich seinen zweiten Gesamtsieg nach 1977 einfahren. Zu diesem Zeitpunkt war einer der drei TWR-Mazda bereits ausgeschieden. Der RX-7 des britischen Tourenwagen-Meisters Win Percy und Peter Lovett parkte mit abgerissener Kardanwelle im Fahrerlager. Auch am zweiten Mazda des Teams von Duez/Allam/Nicholson gab es einen Defekt: Das Differenzial konnte jedoch repariert werden.

Nach neun Stunden festigten Joosen/Andruet im 530i ihre Spitzenposition. Hinter ihnen folgte jetzt der Mazda von Walkinshaw und Dieudonné. Im Stil eines Sprintrennens hielten sie den Druck auf die Spitzenreiter hoch.

Viele Konkurrenten kämpften dagegen mit der Technik. Der Ford Escort RS von Herbert Kummle, sport auto-Chefredakteur Karl Mauer (beide Gesamt-Sechste und Klassensieger 1980) und Axel Felder verlor durch einen Haarriss in der Ölwanne viel Zeit und rettete sich auf dem 15. Gesamtplatz ins Ziel. Anderthalb Stunden vor Schluss erwischte es dann auch die Führenden: Ein gebrochener Kipphebel am 250 PS starken 530i kostete Joosen/Andruet den Gesamtsieg.

Den feierten dafür Tom Walkinshaw und Pierre Dieudonné, bejubelt vom TWR-Team und dem belgischen Mazda-Importeur Beherman. Für Walkinshaws 1975 gegründete Firma TWR war der erste internationale Erfolg ein wichtiger Schritt. Ab 1982 arbeitete die Mannschaft des gebürtigen Schotten für Jaguar, zunächst in der Tourenwagen-EM, später mit großem Erfolg in der Gruppe C. Sein belgischer Teamkollege Pierre Dieudonné blieb dagegen den Japanern treu. Bis 1991 gehörte er zu den Stammfahrern der Wankel-Sport-Prototypen von Mazdaspeed. ■

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Auto	Runden
1.	Walkinshaw/Dieudonné	Mazda RX-7	456 Runden à 6,976 km
2.	Joosen/Andruet	BMW 530i	454 Runden
3.	Woodman/Buncombe/Clark	Ford Capri III 3.0S	453 Runden
4.	Xhenceval/Herregods/Grano	BMW 530i	451 Runden
5.	Duez/Allam/Nicholson/Percy	Mazda RX-7	445 Runden
6.	Blackburn/Akin/Morrison	Ford Capri III 3.0S	435 Runden

Schnellste Runde: Claude Bourgoignie, Chevrolet Camaro Z28, 2.54,4 min = 144,0 km/h

DAS RENNEN

33. 24 Stunden von Spa-Francorchamps, 26./27. Juli 1981

Wetter:	anfangs starker Regen, später trocken
Gesamtdistanz:	3185,085 km = 132,712 km/h
Nennungen:	65
Gestartet:	55
Gewertet:	20
Führungswechsel:	7
Pole-Position:	Claude Bourgoignie, Chevrolet Camaro Z28, 2.51,250 min = 146,649 km/h

MOTORSPORT IMAGES

TWR-Chef Tom Walkinshaw 1979

GETTYIMAGES

Im Capri: Brabham wurde nur 21.

MAZDA

Zwei Runden Vorsprung: Historischer Erfolg für TWR und Mazda

MOTORSPORT IMAGES

Namhafte Besetzung: BMW 530i mit Derek Bell/Alain Peltier/Hervé Regout

MOTORSPORT IMAGES

Trotz Differenzialwechsel in den Top 5: RX-7 mit Fahrer Chuck Nicholson (r.)

SKODA

600 Newtonmeter machen ordentlich Rauch, eine Remus-Soundanlage macht ordentlichen Lärm

Wunder mit Widerhaken

Die Kreisel-Brüder haben mit Raimund Baumschlager und Skoda einen vollelektrischen Fabia entwickelt, der österreichische Verband in Rekordzeit ein Reglement geschaffen. Dennoch stand das Auto beim zweiten ÖRM-Lauf still. Wir sind zum Glück schon vorher mitgefahren.

Von: **Markus Stier**

Mich zipft das wirklich an", macht Raimund Baumschlager seinem Frust in der Kleinen Zeitung Luft und steigt erst mal aufs Radl, um nicht in was anderes zu treten. Bei den Initiatoren des Projekts lässt sich der Zorn nur zwischen den Zeilen lesen. Ursache für den unfreiwilligen Rückzieher war die Ankündigung des Veranstalters der Rallye Hartbergerland, das Laden in rallyetypischen Pausen in Regroupings oder im Parc fermé nicht zu erlauben. „Das hat in Weiz problemlos funktioniert, wundert sich der ‚Mundl'."

Erstens ließ sich von Seiten des Teams die Logistik so schnell nicht ändern, man mochte aber auch nicht mit Protest die Stimmung vergiften. „Um nicht gleich mit negativen Vorzeichen zur Rallye anreisen zu müssen, werden wir unsere Nennung in Hartberg zurückziehen. Wir möchten dieses Thema auf sachlicher Basis in ruhigem Umfeld mit allen Beteiligten der AMF und der Rallyekommission behandeln", lässt Kreisel-Geschäftsführer Philipp Kreisel verlauten.

Erfreulich unösterreichisch

Es ging zuvor so sanft, so harmonisch, so erfreulich unösterreichisch. In einer Szene, in der traditionell keiner dem anderen den Schmalz auf der Stulle gönnt, setzte sich der Verband mit den Aktiven zusammen, Der Baumschlager-kritische Andreas Aigner saß zum Austarieren des Kräfteverhältnisses als Referenz auf dem Beifahrersitz, und der Verband schuf ratzfatz ein Reglement, das Elektroautos in den gewöhnlichen Fahrbetrieb integriert. Drei Sensoren, ein versiegelter USB-Stick zur Verhinderung etwaiger Schummeleien, schon war die Sache besprochen.

Seit vor 40 Jahren der damalige Rekord-Meister Franz Wittmann die sportliche Premiere

SKODA

„Gegen die Wagners und Neubauers haben wir noch keine Chance, aber dahinter sollten wir mithalten können."

Raimund Baumschlager

eines gewissen Audi Quattro einläutete, hat es in der Alpenrepublik nicht mehr so viel Aufsehen um ein Rallyeauto gegeben wie um den Skoda Fabia RE-X1. „Wenn du ein Video postest, hast du blitzschnell 500 000 Follower", staunt Ingenieur Walter Illmer. Dabei war man nach dem Anruf der Kreisel-Brüder zunächst wenig überzeugt, Baumschlager klingelte aber nach dem Ortsbesuch im Mühlkreis geläutert bei Skoda durch.

Viele Aufträge, kein Budget

Dort hat Sportchef Michal Hrabánek ein brummendes Kundengeschäft, aber ansonsten kein Budget. Flugs hopste die Sportabteilung mit dem Segen des Vorstands auf den schon anrollenden Elektrozug und passte das Chassis für die zwischen und hinter der Besatzung hockende Hochvolt-Batterie an. „Eine zusätzliche Strebe am Käfigkreuz stützt das Auto gegen Schläge von unten ab, und wir haben hintere Stabi verlegt" verrät Technikchef Ales Rada. Ansonsten ließ man die Österreicher weitgehend gewähren.

Einen sportlichen E-Antrieb haben die Kreisels zur Elektrifizierung der Rallycross-WM eh in Arbeit, statt mit knapp 700 PS in fünf Minuten im Pulk einen Rundkurs niederzubrennen, müsste doch in braverer Variante auch rallyetechnisch was gehen. 35 WP-Kilometer und 35 auf der Verbindungsetappe verspricht Projektleiter Daniel Foissner in

Den Strom holt Projektleiter Daniel Foissner aus dem Schrank im Truck

STIER

Zelle statt Getriebe: Das Batteriepack sitzt zwischen und hinter den Insassen

SKODA

Mit Rot wird geladen, blau sind die Schläuche für die Kühlflüssigkeit

SKODA

Sachen Reichweite. Runde 350 PS leistet der Lithium-Akku, womit der RE-X1 um die 65 PS stärker ist als sein Bruder mit 1,6-Liter-Turbo, und mit seinen 600 Newtonmetern schiebt er aus dem Stand derart an, dass sich der Magen furchtsam ans Rückenmark schmiegt. Es kommt einem vor, als würde der Elektro-Fabia besser beschleunigen, die Daten sagen aber was anderes", sagt der „Mundl". Der RE-X1 ist 100 Kilo schwerer als ein Fabia Evo.

Baumschlager verspricht sich von der E-Initiative neues Geschäft, hat aber kein Interesse, mit dem Stromer das konventionelle Feld zu überrollen. „Ich habe selbst noch vier Verbrenner im Haus, die wollen wir ja noch vermieten", sagt er. Er verortet sich mit der Neuentwicklung hinter den Titelprotagonisten. „Gegen die Wagners und Neubauers dürften wir keine Chance haben, aber dahinter sollten wir mithalten können." Beim Debüt in Weiz lag er mit Rang 3 exakt im vorausgesagten Fenster.

Allrad haben sie beide, nur dass die Elektro-Variante keinen Kardan braucht. Die von je einem E-Motor angetriebene Vorder- und Hinterachse ist nur durch das Steuergerät mit einem „virtuellen Differenzial" verbunden. Im Prinzip ließe sich die Kraft beliebig verteilen, es ist aber auch so schon alles verwirrend genug. „Wenn du im Fünften bist, weißt du, das ist jetzt schnell, aber mit nur einem Gang ist das Tempo schwer zu schätzen", sagt Baumschlager. Wählt er volle Rekuperation, entlastet es die Hinterachse beim Gaslupfen so sehr, „dass es sich anfühlt, als hättest du die Handbremse gezogen", entschuldigt er sich für einen etwas weiten Schlenker zwischen den Pylonen auf dem Skoda-Testgelände im Niemandsland bei Mladá Boleslav, an dessen Zufahrt ein Schild warnt: „Crashlabor".

Sinnloser Kampf

Bei Skoda schaut man sich den Beginn gelassen aus der Ferne an. Es gibt keinen konkreten Plan, aber man hat das große Ganze im Blick. „Es wäre ein großer Fehler, gegen eine Elektrifizierung zu kämpfen, die ohnehin kommen wird", warnt Michal Hrabánek. Anders als bei der Konzernmutter VW hat man in Tschechien nach 120 Jahren Motorsport-Historie nicht vor, den Stecker zu ziehen. „Wir wollen auch künftig Motorsport machen", schwört der Entwicklungsvorstand.

Johannes Neft war vor allem in Sachen Reichweite und Ladezeiten skeptisch, genau dort sehen die Kreisels ihre Stärke. Mit 200 Kilowatt lassen sich die Akkus laden. Das heikle Temperatur-Management bei solch großen Strömen ist clever gelöst. Jede Zelle wird unabhängig von einer speziell von Shell entwickelten Flüssigkeit umspült, die über zwei Schläuche mit einer externen Klimaanlage verbunden ist. So lässt sich der Energiespeicher mit seinen 52,6 Kilowattstunden ohne jeden Hitzestau in 18 Minuten voll laden.

Den Strom holt sich der RE-X1 aus einem kühlschrankgroßen Batteriepack im Service-Truck. Bei Kreisel erledigen ausrangierte Auto-Akkus den Job, die hier ihr zweites Leben beginnen. Bei einer Stückzahl von eins ist es bisher auch nicht allzu schwierig, die Sache abgesehen vom dieselnden Renntruck klimaneutral zu organisieren: Der Strom kommt von der Photovoltaik-Anlage auf dem Dach der Kreisel-Fabrik.

Bei Skoda möchte man den bisher 420 verkauften Fabia R5 und Rally2 durchaus noch eine dreistellige Zahl hinzufügen, aber Johannes Neft spricht mit Blick auf drohende Verbote von der „Strategie 2030". Neft warnt: „Ich glaube nicht, dass man in Ländern, in denen nur noch elektrifizierte Autos verkauft werden dürfen, noch Motorsport mit Verbrennern machen darf." ■

	SKODA FABIA RALLY2 EVO	SKODA RE-X1 KREISEL
	Chassis	
Basismodell	Skoda Fabia, 3. Generation	
Chassis	Fabia Rally 2 nach FIA-Homologation	Modifizierte Sicherheitszelle
Länge	3994 mm	
Breite	1820 mm	
Fahrwerk	vorne und hinten MacPherson-Aufhängungen	
Bremsen	Alcon-Scheibenbremsen, Durchmesser Asphalt 355 mm, Schotter 300 mm	
Gewicht	1230 kg	1330 kg (Batterie 330 kg)
	Antrieb	
Motor	1,6 l-Reihenvierzylinder-Turbo	2 E-Motoren, Siliziumkarbid-Wechselrichter
Leistung	214 kw (291 PS)	260 kw (354 PS)
Drehmoment	425 Nm	600 Nm
Verbrauch	0,6 l/WP-Kilometer	1,2 kW/h/WP-Kilometer
Energie-Kapazität	82,5 l-Tank	52,6 kW/h-Batterie
Kraftübertragung	Allradantrieb, sequenzielles Fünfganggetriebe	Allradantrieb, Einganggetriebe

SKODA

Eine Klasse für sich

Wagner unantastbar: 14 Bestzeiten auf 16 Prüfungen sprechen eine klare Sprache

FESSL

Durfte mit aufs Podium: Dinkel

FESSL

Bester Junior: Opel-Pilot Waldherr

FESSL

Nach der Rallye Weiz gewann Skoda-Pilot Simon Wagner auch im Hartbergerland. Weder Ex-Meister Hermann Neubauer noch dessen Ford-Markenkollege und DRM-Leader Dominik Dinkel konnten den Start-Ziel-Sieg des 28-Jährigen verhindern.

Von: **Reiner Kuhn**

Es kommt eher selten vor, dass ein Favorit mit dickem Hals anreist. Doch Skoda-Pilot Simon Wagner wurmte vor der Rallye Hartbergerland, dass man seinen souveränen Erfolg bei der vorangegangenen Rallye Weiz nicht würdigte und einige Landsleute glauben würden, er hätte nur gewonnen, weil Herrmann Neubauer seinen Ford Fiesta mit abgerissenem Rad vorzeitig abstellen musste. Auch deshalb freute sich der 28-jährige Oberösterreicher, dass nach dem kurzfristigen Startverzicht von Rekordmeister Raimund Baumschlager im vollelektrischen Kreisel RE-X1 (siehe Doppelseite 26/27), Neubauers Ford-Markenkollege, der in der Deutschen Rallye-Meisterschaft führende Dominik Dinkel den Weg nach Österreich fand und die Topklasse bereicherte.

Doch weder Neubauer, Dinkel, oder der zu Beginn flott aufgeigende Johannes Keferböck (Skoda) konnten Wagner folgen. Nach den ersten vier Prüfungen und ebenso vielen Bestzeiten war Wagner seinen Verfolgern früh enteilt. Neubauer lag nach wenigen Kilometern knapp 20 Sekunden zurück, Keferböck gar 30, als er seinen Fabia Rally2 vehement aufs Dach legte (WP 5) und Dinkel mit satten 45 Sekunden Rückstand auf Rang 3 vorrückte.

Wer nun dachte, Wagner ginge vom Gas, sah sich getäuscht. Selbst als Neubauer wegen einer nicht korrekt geschlossenen und sich prompt während der Fahrt öffnenden Motorhaube die Fiesta-Frontscheibe zerdepperte, kurzfristig den Durchblick und zudem eine weitere Minute verlor (WP 8), legte Wagner weiter nach. Bis kurz vor Schluss ließ er sich alle WP-Bestmarken gutschreiben und feierte einen nie gefährdeten Start-Ziel-Sieg.

Ähnlich souverän wie Wagner ganz vorn dominierte Luca Waldherr im neuen Opel Corsa Rally4 bei den Junioren. Zur Halbzeit lag er schon über eine Minute vor seinem Markenkollegen Roland Stengg. Bis zum Ziel markierte er zehn von 16 Klassenbestzeiten, gewann mit knapp zwei Minuten Vorsprung und durfte sich im kleinen Fronttriebler zudem über den mehr als respektablen sechsten Gesamtrang freuen.

Gespannt blickt die österreichische Szene nun nach vorne: Noch in dieser Woche folgt eine Anhörung zum chaotischen Saisonauftakt bei Rohr im Gebirge. Sollten die Offiziellen zu dem Schluss kommen, zwei Prüfungen zu annullieren, würde es wegen zu wenigen Wertungskilometern keine Meisterschaftspunkte geben. Mit zwei Laufsiegen hätte Simon Wagner dann beste Karten, seinen ersten Landestitel einzufahren. Denn noch ist zudem offen, ob es einen Ersatz für die abgesagte Rallye Niederösterreich gibt. Zur Auswahl stehen eine Aufwertung der als Challenge-Lauf gesetzten Herbst-Rallye oder ein gemeinsamer Auftritt mit der deutschen Elite bei der 3-Städte-Rallye, bevor Anfang November das gesetzte Finale im Waldviertel folgt. ■

RALLYE HARTBERGERLAND (31.07. – 01.08.2021)

Dritter von fünf ÖRM-Läufen, mit 16 Wertungsprüfungen über 150,26 km

Pos.	Fahrer / Fahrzeug	Zeit
1.	Wagner / Winter (A/A), Skoda Fabia Rally2	1:27.08,4 h
2.	Neubauer / Ettel (A/A), Ford Fiesta Rally2	+ 1.59.0 min
3.	Dinkel / Winklhofer (D/D), Ford Fiesta Rally2	+ 2.22,2 min
4.	Raith / Wögerer (A/A), Ford Fiesta Rally2	+ 4.38,2 min
5.	Kaltheis / Zemanek (A/A), Mitsubishi Lancer Evo VII	+ 4.50,0 min
6.	Waldherr / Huber (A/A), Opel Corsa Rally4	+ 7.01,1 min
7.	Zellhofer / Ettel (A/A), Suzuki Swift ZMX	+ 7.20,8 min
8.	Stengg / Seidl (A/D), Opel Corsa Rally4	+ 8.56,3 min
9.	Lieb / Schmidt (A/A), Opel Adam Rally4	+ 11.18,5 min
10.	Zeiringer / Letz (A/A), Peugeot 208 Rally4	+ 12.44,5 min

Bestzeiten: Wagner 14, Neubauer 2

FESSL

Zeitweilig ohne Durchblick und ohne Sieg-Chancen: Platz 2 für Neubauer

Eines ist sicher: Beim finalen WM-Lauf wird auf Asphalt gefahren

ROESELER

Rallye-WM

Monza steht erneut bereit

Die Erfahrungen bei den Olympischen Spielen machen Hoffnung, dass die WM-Saison in Japan endet. Als Alternative steht erneut die Asphalthatz bei Monza bereit. Entscheidung Anfang September.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Sportwelt schaut nach Tokio – auch die bei den Olympischen Sommerspielen nicht vertretenen Verbände, allen voran jene aus dem Motorsport. Denn im Gegensatz zur MotoGP, die ihren WM-Lauf in Japan angesichts der Unsicherheit in der Corona-Pandemie wegen ihrer komplexen Übersee-Logistik frühzeitig absagte, warten die Automobilsportler noch ab. Nicht nur die FIA und die Formula One Group wollen nun abwarten, um sich nach dem Ende der Olympischen Sommerspiele ein besseres Bild zur Virus-Lage in Fernost zu machen, sondern auch der Rallye-WM-Vermarkter.

Dessen Vorteil: Die Rallye-WM gastiert erst Anfang November und damit vier Wochen nach der Formel 1 in Japan. Auch deshalb sind die Organisatoren vor Ort zuversichtlich und fest entschlossen, die im Vorjahr notgedrungen abgesagte WM-Rallye dieses Mal durchzuführen. Sowohl die Regionalregierung von Aichi als auch die von Gifu steht hinter dem Projekt, nachdem die Verantwortlichen gesehen haben, dass es der Rallye-WM gelungen ist, zehn Veranstaltungen in verschiedenen Ländern im Rahmen der Covid-Protokolle der FIA durchzuführen. Außerdem sehen die Zahlen in der Gastgeberregion des WM-Laufes besser aus als in Tokio.

Nichtsdestotrotz stünde mit der ebenfalls auf Asphalt ausgetragenen Rallye Monza erneut ein Ersatzlauf bereit. Nachdem sich die italienischen Organisatoren im Rahmen der Rallye Sardinien auch mit FIA-Präsident Jean Todt trafen, weilten sie auch beim WM-Lauf in Estland, im Gepäck ein verändertes Konzept mit neuen Strecken rund um Bergamo und Como. In Tartu wurde auch das weitere Vorgehen besprochen. So soll Anfang September final entschieden werden, ob die Saison 2021 in Japan oder doch erneut in der Lombardei endet. ■

Rallye Dakar

Loebs neuer „Hunter“

Kaum zeigte Audi seinen RS Q e-tron für die Rallye Dakar, stellt Prodrive den weiterentwickelten „Hunter“ des BRX-Teams vor.

Um im CrossCountry-Sport Allradler und heckangetriebene Buggys anzugleichen, hat die FIA ein neues T1-Reglement veröffentlicht. Neben der neuen T1-E (u. a. Audi RS Q e-tron) bildet künftig die neu definierte T1+ die Topkategorie. Als Erster zeigt Prodrive die Weiterentwicklung seines „Hunter“ genannten Allradboliden für die BRX-Teamkollegen Sébastien Loeb und Nani Roma.

Der von einem 3,5-Liter-V6-Biturbo angetriebene Wüstenrenner kommt nun mit größeren Rädern (37-Zoll-Reifen auf 17-Zoll-Felgen statt 32-Zoll-Reifen auf 16-Zoll-Felgen), größeren Federwegen (350 statt 280 mm) und einer breiteren Spur (die Karosseriebreite wächst um 30 Zentimeter auf 2,30 m) daher. Zudem wurden Antriebswellen, Kardanwelle und Differenziale modifiziert und die Windschutzscheibe verbreitert. ■ RK

PRODRIVE

Zwei ungleiche Brüder: Im Vordergrund der weiterentwickelte „Hunter“ T1+

Extreme E

Sardinien statt Brasilien

Aufgrund der anhaltenden Corona-Pandemie sagte die Extreme-E-Offroadserie ihre Läufe in Südamerika ab. Mit Sardinien steht der erste Ersatzlauf fest.

Nach dem Saisonauftakt in Saudi-Arabien und der zweiten Runde im Senegal gilt auch der dritte von insgesamt fünf Läufen zur vollelektrischen Offroadserie Extreme E auf Grönland Ende August (28./29.08.) als so gut wie sicher. Anders bei den beiden finalen Rennen in Südamerika: Sowohl der Lauf in Brasilien als auch das Saisonfinale in Argentinien mussten aufgrund der Corona-Pandemie nun vorzeitig abgesagt werden.

Nun haben die Organisatoren einen ersten Ersatzlauf bekannt gegeben: Statt in Brasilien werden die Mixed-Teams am 23. und 24. Oktober nun auf Sardinien antreten. Das Finale soll an seinem ursprünglichen Termin am 11. und 12. Dezember stattfinden. Als Favoriten gelten Austragungsorte in Ägypten, Sri Lanka und Schottland. ■ RK

EXTREME E

Nach Grönland folgt der erste Europa-Auftritt der Extreme E auf Sardinien

Bunt und ausgeglichen: Die DTM bietet mit GT3-Rennwagen abwechslungsreiches Racing

DTM

Auf gutem Weg?

Nach zwei Events fällt ein abschließendes Resümee natürlich schwer. Doch für eine Zwischenbilanz reicht es. Wie zufrieden sind die Beteiligten mit der neuen „GT3-DTM", wo hakt es und vor allem: Wie viel DTM steckt noch in der Serie in ihrer aktuellen Form?

Von: **Michael Bräutigam**

Die letzte Frage können diejenigen am besten beantworten, die den direkten Schritt aus der Class-1- in die GT3-Ära mitgegangen sind, also die beiden Audi-Teams Abt und Rosberg. Beide waren im letzten Jahr noch Werksteams, nun sind sie wie alle anderen auch Kundenteams. „Für uns hat sich schon viel geändert", sagt Abt-Geschäftsführer Thomas Biermaier. „Vorher hatten wir viele Meetings mit Audi, haben uns gemeinsam vorbereitet, Simulator-Arbeit gemacht – das gibt es nicht mehr in diesem Umfang."

Allgemein attestiert er Gerhard Berger derweil gute Arbeit, auch wenn man beiderseits noch Eingewöhnungszeit brauche. Rosberg-Teamchef Kimmo Liimatainen fasst zusammen: „Im sportlichen Reglement ist einiges geblieben, aber es ist schon eine andere Geschichte als die Class 1. Die Autos sind ganz anders und für uns ist vieles neu."

Neben Abt und Rosberg sind sonst nur die Rückkehrer-Teams von Mücke Motorsport sowie das aus dem früheren Persson-Team hervorgegangenene Winward Racing in irgendeiner Form in Sachen DTM vorbelastet. Das bedeutet, dass nicht nur die Autos, sondern auch die meisten Teams neu in der DTM sind. Einer, der lange bei Persson war und nun das Team ROWE Racing führt, ist Hans-Peter Naundorf. Auch er blickt positiv auf die Neuinterpretation der DTM und nennt einen entscheidenden Unterschied zu anderen GT3-Serien: „Hier geht es darum: Was sagt der Fan, also der Konsument? In den SRO-Serien oder beim ADAC geht es eher darum: Was sagt der zahlende Fahrer oder der Hersteller? Die DTM ist da einfach auf einer anderen Ebene unterwegs."

Der Fan ist, wenn man die Kommentarspalten auf Social Media oder auch unsere Leserbriefe liest, noch nicht so ganz abgeholt. Viele stört noch immer die Bezeichnung „DTM", schließlich wird nicht mehr mit Rennversionen von irgendwelchen Volumenmodellen gefahren, wie bis zuletzt zumindest optisch in der Class 1, sondern mit reinrassigen GT-Sportwagen. Der Blick zurück zeigt aber, dass auch historisch nicht immer eine so klare Abgrenzung zu machen war. Die Ford Mustang gehörten in der „alten" DTM der 80er- und 90er-Jahre sogar zu den großen Publikumslieblingen, obwohl auch sie definitiv keine Massen-Autos sind. Und 2019 fuhr Aston Martin mit einem Vantage mit.

Die Historie verpflichtet

Eine Randnotiz dazu: Bereits seit 2005 wird offiziell nicht mehr die einstige ausgeschriebene Bezeichnung „Deutsche Tourenwagen Masters" benutzt, sondern lediglich das Akronym. Und so ist „DTM" zwar ein historisch stark durch Tourenwagen vorbelasteter Begriff, jedoch seit anderthalb Jahrzehnten nichts weiter als ein Markenname. Der Shitstorm ist also eher als Sturm im Wasserglas zu verstehen.

Innerhalb der Szene wird das Thema nämlich bei Weitem nicht so hoch gekocht. Vielmehr sieht man den berühmten Namen als größtes Pfund der Serie. Wie eine Marktforschungs-Studie eines Herstellers belegt, ist der Werbewert des Begriffs „DTM" genauso hoch wie der sämtlicher GT3-Rennserien weltweit zusammen – nicht zuletzt wegen der erst durch ARD und nun SAT.1 extrem guten TV-Reichweite.

Entsprechend einfacher ist es für Teams, Support und Sponsoren für die DTM zu bekommen. „Grundsätzlich ist es schwer, Leute in der heutigen Zeit vom Motorsport zu überzeugen", sagt Winward-Teamchef Christian Hohenadel. „Aber die DTM hat einen extrem guten Namen, das bringt uns einen Vorteil. Wir müssen nur beweisen, dass dieser Name aus der Historie heraus entsprechend fortgeführt wird." Auch kostentechnisch ist die

DTM nicht so teuer, wie einige zuvor befürchteten. Laut Aussage eines Teamchefs sei ein Profi-Auto im GT Masters nicht viel günstiger als ein Auto in der DTM, wobei in Letzterer acht und im GT Masters nur sieben Events ausgetragen werden.

Reifenstopp-Diskussion

Ein paar nicht kalkulierte Posten gibt es aber. Der Zwang zu einem zentralen Catering zum Beispiel. Oder höherer Testaufwand durch das Hin und Her bei den neuen Michelin-Reifen. Dadurch, dass der Reifenwechsel mitentscheidend für den Rennerfolg ist, musste auch hier investiert werden – in Material und Übung.

Die Stopps sind noch einer der wenigen Diskussionspunkte. Ferrari und Mercedes haben den Vorteil, dass die Radmuttern direkt an der Felge befestigt sind. Dadurch kann man erst beide Reifen pro Seite lösen und dann beide nacheinander wieder festziehen. Bei den anderen Herstellern muss erst der eine Reifen runter, das neue Rad drauf und dann das Gleiche an der anderen Achse. Das kostet rund zwei Sekunden pro Stopp – und damit fast immer Positionen.

Eine Überlegung ist nun, dass die Räder nur nacheinander komplett gewechselt werden dürfen, also mit Ab- und Anschrauben der Mutter. Dazu bedarf es aber einer Reglementsänderung.

> „Die DTM ist immer noch etwas Besonderes und ein Schritt nach oben, vor allem wenn man die Organisation, den Medienaufwand oder das TV-Konzept sieht."
>
> Kelvin van der Linde

Ansonsten gibt es wenig Gesprächsstoff. Auch und vor allem die Balance of Performance war im Vorfeld als großes Thema besprochen worden, schon beim zweiten Event hat Dienstleister AVL aber eine so gute BOP mitgebracht, dass die Einstufungen zur Nebensache wurden. In Monza war zunächst der Mercedes noch etwas zu stark eingestuft, am Lausitzring konnten Vertreter von jeder der fünf Marken um die Top 5 fahren. Weil sich die Daten von den virtuellen AVL-Modellen so gut auf die realen Autos übertragen lassen, spielt das Wetter bisweilen die größte Rolle, welche Marke die Nase vorn hat. Bei hohen Temperaturen kommt der BMW etwa schnell an thermische Grenzen, wodurch die Elektronik die Motorleistung begrenzt. Und bei Audi beklagt man nach wie vor fehlendes Drehmoment bzw. „Geradeaus-Performance", trotz eines seit Lausitz größeren Restriktors. Grundsätzlich passt die BOP aber schon sehr gut.

Fahrer macht Unterschied

Wie gut auch die DTM-Gemeinschaft funktioniert, zeigen gleich zwei Fälle vom Lausitzring. Zum einen musste bei Timo Glock die eigentliche Steer-by-Wire-Lenkung wieder auf ein konventionelles Lenksystem umgebaut werden, weil die neue Ausbaustufe des „SpaceDrive" Probleme machte und die alten Teile an der Laufzeitgrenze waren. Zum anderen waren nach Esmee Hawkeys schwerem Unfall am Samstag größere Reparaturen an ihrem T3-Lambo für Sonntag notwendig. Für beides brauchten die Beteiligten jeweils die Unterschriften sämtlicher anderer Teamchefs – und in beiden Fällen kamen diese ganz ohne Murren.

„Alle Teams haben einen ganz tollen Sportsgeist", attestiert T3-Teamchef Jens Feucht, dessen Truppe die kleinste und unerfahrenste im Fahrerlager ist. „Auch die Organisation von der ITR steht hinter jedem Team, sie helfen wo sie können." Als Teamchef in sowohl DTM als auch GT Masters sagt er außerdem: „Jede Serie hat ihre Daseinsberechtigung, und jede Serie hat einen hohen Stellenwert – aber es sind zwei verschiedene Kategorien."

Denn einen entscheidenden Unterschied gibt es eben doch: Wie seit jeher sitzt nur ein Fahrer im Auto, der entsprechend mindestens markenintern oder eben auch im Gesamtfeld herausstechen kann. Das findet auch und vor allem Tabellenführer Kelvin van der Linde (Audi) gut: „Als Fahrer kann man sich viel mehr entwickeln und an Details arbeiten, was man in den Langstreckenrennen nicht so macht", sagt der Südafrikaner. „Die DTM ist für mich immer noch etwas Besonderes und ein Schritt nach oben, vor allem wenn man die Organisation, den Medienaufwand oder das TV-Konzept sieht."

Die DTM ist also auf einem guten Weg, sich treu zu bleiben – Fahrzeugklasse hin oder her. Ob die GT3 aber zum Dauerbrenner oder zur Übergangslösung wird, muss sich noch zeigen. ■

DTM

Ständiger Dialog: DTM-Boss Gerhard Berger (l.), hier mit Liam Lawson

DTM

Knackpunkt Reifenwechsel: Ferrari und Mercedes sind (noch?) im Vorteil

DTM

BOP-Problemfall: Wird es zu warm, hat der BMW weniger Motorleistung

DTM

Drei Buchstaben, die polarisieren: Der Name „DTM" gefällt nicht allen Fans

WTCR

Der Gejagte: Jean-Karl Vernay und sein Hyundai Elantra des Engstler-Teams erwischten einen starken Saisonstart

WTCR

Jean-Karl Vernay (33) ist aktueller Tabellenführer in der WTCR. Wie der Hyundai-Pilot aus dem Engstler-Team den Titel holen will und welche Ziele er sonst noch hat, verrät er im MSa-Interview.

Von: **Michael Bräutigam**

Wann war klar, dass Sie 2021 zu Hyundai wechseln?
Als bekannt wurde, dass ich Hyundai-Testfahrer werde, wusste ich, dass ich gute Chancen habe, Teil des WTCR-Projekts zu werden. Die Tests im Winter liefen sehr gut, und letztlich wurde ich erst für die ETCR und dann für die WTCR offiziell bestätigt. Ich bin sehr froh und stolz, dass das zustande gekommen ist.

Ist Hyundai auf Sie zugekommen oder umgekehrt?
Ich arbeite mit Skywalker Management zusammen, also der Firma von Tiago Monteiro. Sie haben das angestoßen, weil ich wusste, dass meine Zeit mit Romeo Ferraris zu Ende gehen wird. Wie alles genau abgelaufen ist, weiß ich nicht, aber eines Tages hat mich Andrea Adamo (Hyundai-Motorsportchef, d. Red.) angerufen. Er hat mich gefragt, ob ich Interesse habe, und so ein Angebot kann man natürlich nur schwer ablehnen. Hyundai ist eine große Marke und investiert viel in den Motorsport. Dazu kam: Ich habe zwar schon einige Titel gewonnen, aber noch keinen FIA-Titel. Mit Hyundai habe ich die Chance, das zu schaffen.

Sie scheinen auf einem guten Weg zu sein …
Ich denke, wir haben einen guten Job gemacht. Die WTCR ist eine sehr stressige Rennserie, weil so viel passieren kann. Deshalb ist es wichtig, alle Rennen zu beenden und viele Punkte zu holen. Und wenn man nicht schnell genug ist, muss man halt um gute Plätze im Reversed Grid kämpfen. Für mich lief es gut, weil ich im Qualifying immer in den Top 5 war. Es geht darum, Selbstvertrauen und Vertrauen aufzubauen, denn Leute wie Norbert Michelisz oder Gabriele Tarquini sind schon lange in der Hyundai-Familie. Im Team Engstler läuft es sehr gut, auch mit den Mechanikern und Ingenieuren – ich mag, wie sie arbeiten und wie wir

„Die WTCR ist eine sehr stressige Rennserie“

zusammenarbeiten. Aber ich habe auch nur acht Punkte Vorsprung. Wenn etwas Blödes passiert, rutsche ich ganz schnell in der Tabelle ab. Ich konzentriere mich deshalb darauf, in jedem Rennen und möglichst auch jedem Qualifying Punkte zu sammeln. Es ist noch ein langer Weg.

Nach der Teamorder am Nürburgring zu Ihren Gunsten – und Luca Engstlers Ungunsten – gab es einige Diskussionen. Wie ist Ihre Sicht auf diese Situation?
Ich denke, ich hatte im Qualifying gezeigt, dass ich schneller bin. Es gibt dann intern gewisse Regeln, die man respektieren muss. Es geht für Hyundai um das große Ganze, nämlich um den Titel zu kämpfen.

Es ist ja auch kein Geheimnis, dass man gutes Teamwork braucht, um in der WTCR Meister zu werden …
Genau. Ich habe die Regeln nicht gemacht. Wir müssen uns aber an die Regeln halten, die die Leute gemacht haben, die uns bezahlen. Das Team und ich haben ein gutes Verhältnis. Wir haben zusammen die 24h von Dubai gewonnen. Luca kenne ich auch schon ein paar Jahre. Natürlich will jeder gewinnen, und wir pushen uns damit gegenseitig.

Wie ist der Elantra im Vergleich zu den TCR-Autos, die Sie vorher gefahren haben?
Die Alfa Giulietta war ein altes, aber gutes Auto. Ich will nicht arrogant klingen, aber ich wollte mit dem Alfa vor allem konstanter sein als die vorherigen Fahrer. Als es an die Testarbeit für den Elantra ging, durfte ich auch mal den i30 fahren. Der Elantra liegt viel stabiler und ist in allen Bereichen etwas besser.

Es scheint aber auch ein sehr komplexes Auto zu sein?
Gabriele und Norbi haben viel Testarbeit geleistet und ein gutes Setup herausgefahren. Mittlerweile habe ich auch ein bisschen Erfahrung mit frontgetriebenen Tourenwagen. Dazu haben wir vier Autos. Wenn jemand mal in die falsche Richtung geht, kann man sich immer helfen. Ich schaue, was für mich am besten ist, denn zwischen den Fahrern gibt es schon noch Unterschiede.

Welche sind das?
Ich persönlich mag kein Übersteuern, deshalb brauche ich eine etwas stabilere Hinterachse. Grundsätzlich sind wir dann aber doch recht ähnlich unterwegs, vor allem auch beim Thema Dämpfer. Es geht eher um Kleinigkeiten.

> „Als ich vor fünf Jahren in die TCR kam, dachte ich mir: Das willst du nicht machen. Doch die Herausforderung kommt durch die Ausgeglichenheit.“
>
> Jean-Karl Vernay

Wie ist die Qualität des Fahrerfeldes in der WTCR?
Einen Titel zu gewinnen, ist immer schwierig. Man hat immer mindestens ein, zwei Leute auf Augenhöhe, gegen die man kämpfen muss. In der WTCR hast du aber 15 Leute auf diesem Niveau, das macht es sehr interessant und herausfordernd. In meinen Augen ist die WTCR deshalb eine der besten Rennserien weltweit. Nicht, weil ich dort fahre, viele GT3-Serien sind zum Beispiel auch sehr stark. Abgesehen vielleicht noch von der IndyCar sehe ich aber sonst keine Meisterschaft, die aktuell so stark aufgestellt wäre wie die WTCR. Dort gibt es zudem viel TV-Zeit und Hersteller-Engagements. So schnell werde ich die Serie also wohl nicht verlassen.

Würden Sie sich im Weltcup etwas schnellere Autos wünschen als in den nationalen TCR-Serien?
Beim Frontantrieb sollte man nicht zu viel Leistung haben, denn dann dreht alles nur noch durch. Als ich vor fünf Jahren in die TCR kam, dachte ich mir: Das willst du nicht machen, das ist viel zu wenig Leistung. Ich kam aus der GT500-Klasse der Super GT, und das TCR-Auto wirkte auf mich zu langweilig. Doch die Herausforderung kommt durch die Ausgeglichenheit. Das ist es, was uns Rennfahrern gefällt. Wir sind alle Kämpfer und alle wollen Erster sein – unabhängig davon, wie viel Motorleistung wir haben.

Bei dieser Ausgeglichenheit machen BOP und Kompensationsgewichte einen großen Unterschied. Vielleicht einen zu großen?
Eine schwierige Frage. Da steckt auch viel Strategie dahinter. Lynk & Co macht oft absichtlich langsam, damit sie nicht so viel einladen müssen. In gewissem Maße muss man das aber auch. Honda hat es in Aragón natürlich stark getroffen, aber das gehört dazu.

In Aragón sind Sie neben der WTCR auch die Pure ETCR gefahren. Wie schwer ist da jeweils die Umstellung?
Ehrlich gesagt hatte ich ein bisschen Angst vor dieser Doppel-Aufgabe, dafür ist es aber ganz gut gelaufen. Ich habe viel mit den Ingenieuren beider Autos zusammengearbeitet, damit immer alles perfekt vorbereitet ist. Die Autos sind extrem verschieden, egal ob Bremspunkte, Kurvenverhalten oder Beschleunigung. Wir haben in der ETCR auch Profilreifen und verschiedene Leistungslevel. Ich bin in meiner Karriere schon viele sehr unterschiedliche Autos gefahren, aber beides am gleichen Wochenende ist sehr kraftraubend und verlangt vollen Fokus.

Sie hatten für die ETCR eigentlich schon einen Vertrag mit Romeo Ferraris. Haben Sie deshalb gezögert, Hyundai zuzusagen?
Ich bin Alfa Romeo sehr dankbar für alles, was sie für mich getan haben. Wir haben letztes Jahr die Trophy-Wertung gewonnen und wurden Gesamt-Dritte. Aber noch mal: Wenn sich so eine Gelegenheit bietet, darf man sie sich einfach nicht entgehen lassen.

Sie haben Titel in verschiedensten Klassen geholt. Welcher war der wichtigste?
Der Titel bei den Indy Lights 2010 war ein sehr wichtiger Schritt in meiner Karriere. Auch wenn ich es nicht zu den IndyCars geschafft habe, hat es mir doch die Tür zum professionellen Motorsport geöffnet. Ich bin dadurch zu Peugeot ins LMP1-Programm gekommen. Dann gab es einige Hochs und Tiefs. Aber es gelingt nur wenigen Fahrern, eine wirklich konstante Karriere zu haben, und ich bin mit meiner ziemlich zufrieden.

Welche Ziele haben Sie?
Ich glaube nicht, dass ich so lange Rennen fahren möchte wie Gabriele (lacht). Ich mag, wo ich aktuell bin und mit welchen Leuten ich arbeite. Hyundai gibt mir die Möglichkeit, die 24h am Nürburgring, ETCR und WTCR zu fahren. Ich bin dort der Einzige, der alle drei Programme machen darf. Irgendwann möchte ich noch mal nach Le Mans. Ich bin dort einmal gefahren, und wir haben gleich die GTE-Am-Klasse gewonnen. Mein Traum wäre, einmal das Indy 500 zu fahren. Momentan bin ich aber einfach glücklich. Andrea Adamo hasst es zu verlieren – das haben wir gemeinsam und das gibt mir viel positiven Druck. ■

Jean-Karl Vernay

Geburtstag: 31.10.1987
Geburtsort: Villeurbanne
Herkunftsland: Frankreich

KARRIERE
2010: Meister Indy Lights
2012: Meister Carrera Cup Fr.
2013: Klassensieg 24h LM
2017: Meister TCR Internat.
2018: Meister TCR Benelux
2020: WTCR (3., Trophy 1.)
2021: WTCR (aktuell 1.)

Hobbys
Golf, Skifahren, Radfahren

Azcona meisterlich

87 von 90 möglichen Punkten: Mikel Azcona dominierte in Spa

TCR EUROPE

In Spa fuhr die TCR Europe sowohl ihre Highlight- als auch Halbzeit-Veranstaltung aus. Mikel Azcona (Cupra) konnte sich dabei wie im Vorjahr einen Doppelsieg sichern – und damit auch die Tabellenführung zurückholen.

Von: **Michael Bräutigam**

Dass der Spanier zum großen Triumphator des Wochenendes werden würde, war im Qualifying so noch gar nicht abzusehen, vielmehr war eine absolute Hyundai-Dominanz zu erwarten. Felice Jelmini und Mehdi Bennani stellten ihre Elantras von Sébastien Loeb Racing in die erste Startreihe, dahinter klassierte sich halbwegs sensationell Mat'o Homola im alten i30 des Teams Janík Motorsport. Erst auf Position 4 tauchte nach einer perfekten letzten Runde Azcona auf.

Doch der Cupra-Pilot erwischte beim Halbzeitrennen am Freitag einen Blitzstart, katapultierte sich schon vor der ersten Durchfahrt von Eau Rouge/Raidillon an die Spitze und fuhr danach erstaunlich unbedrängt zum zweiten Saisonsieg. Nachdem er beim letzten Event in Zandvoort aussetzen musste, weil er bei der Pure ETCR in Vallelunga startete, schnappte er sich damit auch wieder die Tabellenführung sowie den inoffiziellen Titel des Halbzeitmeisters. „Wenn man Bennani hinter sich hat, ist es eigentlich immer schwierig, aber ich hatte ein angenehmes Rennen, sehr sauber und entspannt", gab Azcona zu Protokoll.

Bennani machte mit P2 ebenfalls gute Punkte, Jelmini rehabilitierte sich von seinem Horror-Wochenende in Zandvoort mit P3, auch wenn er aus der Pole-Position gerne mehr gemacht hätte. „Ich bin sicher nicht glücklich. Meine Vorderreifen haben überhitzt. Ich habe zwar versucht, sie etwas abkühlen zu lassen, aber ich hatte starkes Untersteuern", so der Italiener.

Sami Taoufik machte mit P4 das Teamergebnis für sie SLR-Hyundai perfekt. Auf P5 landete

> „Ich bin superglücklich über Platz 2, aber ein Teil von mir ist trotzdem enttäuscht, dass es nicht zum Sieg gereicht hat."
>
> Mat'o Homola

der Glückspilz des Rennens: Bei PSS-Honda-Pilot Franco Girolami schleifte die gesamte Zeit über ein Teil der Karosserie immer wieder am linken Vorderreifen, in der letzten Runde wurde der Civic dann komplett zur Nebelmaschine. Doch der als Tabellenführer angereiste Girolami konnte den Platz gerade noch retten.

Homola zockte richtig

Glück oder das richtige Wetternäschen waren auch im zweiten Durchgang gefragt, denn in der Startaufstellung fing es plötzlich an zu regnen. Die Wahl der richtigen Reifen wurde zur Lotterie. Fast das gesamte Feld setzte auf eine Kombination aus Slicks an der Vorder- und Regenreifen an der Hinterachse. Pole-Mann Klim Gavrilov (Audi) nahm die Sicherheitsvariante aus voller Regenbereifung. Nur einer war ganz mutig: Homola setzte auf Slicks vorne und hinten – und lag damit letztlich goldrichtig, weil die Strecke nur punktuell nass war und zudem auch noch recht schnell wieder abtrocknete.

Der Slowake verpasste am Samstag die Chance auf ein gutes Ergebnis, weil er zwei Erkundungsrunden fuhr, bevor er seinen i30 in die Startaufstellung pilotierte. Erlaubt ist laut Reglement nur der direkte Weg aus der Box ins Grid. Also setzte es eine Durchfahrtsstrafe, und Homola holte nur noch P14.

Mit der reinen Slick-Bereifung musste er zu Beginn erst mal überleben und dann auch noch an den mischbereiften Gegnern vorbei, die mit zunehmend stärker auskeilenden Heckpartien aber zu immer leichterer Beute wurden. An der Spitze hatte sich vom siebten Startplatz aus derweil erneut Azcona festgesetzt. Gavrilov kam nach nur einer

Rennrunde an die Box, um auf Slicks zu wechseln, die restlichen Gegner rang der Spanier im Stile eines Champion auf der Strecke nieder. Bis Homola auf P3 vorgefahren war, hatten Azcona und Teddy Clairet (Peugeot) schon rund zehn Sekunden Vorsprung herausgefahren. Mit zwei bis drei Sekunden schnelleren Rundenzeiten war Homola zwar in der vorletzten Runde dran, doch Clairet verteidigte sich so geschickt, dass Homola erst kurz vor Schluss vorbeikam. Damit war Azconas Sieg sicher.

Azcona will zweiten Titel

„Mit dieser Reifen-Kombination rutscht man eine Menge herum, man muss das Lenkrad nach rechts drehen, während man nach links fährt. Das war ein sehr herausforderndes Rennen", beschrieb Azcona seinen deutlich stressigeren Job als am Vortag.

Homola fuhr zum besten Ergebnis seit seinem Auftaktsieg 2019 am Hungaroring. „Ich bin superglücklich mit Platz 2, aber ein Teil von mir ist trotzdem enttäuscht, dass es nicht zum Sieg gereicht hat", sagte der frühere WTCR-Laufsieger.

Auf P4 landete der erst 17-jährige Spanier Isidro Callejas, der an einem ansonsten rabenschwarzen Wochenendes des Brutal Fish Teams für die einzigen Lichtblicke sorgte. Erst dahinter platzierte sich mit Niels Langeveld der beste der vier SLR-Hyundai-Piloten. In der Truppe des Rekord-Rallye-Weltmeisters hätte man sich nach der Quali-Dominanz und dem guten Ergebnis in Rennen eins sicher auch im zweiten Durchgang mehr erhofft. Dennoch sammelte man durch die insgesamt dann doch guten Teamergebnisse viele Punkte und baut die Führung in der Teamwertung weiter aus.

In der Fahrerwertung liegt Azcona trotz zwei Rennen weniger nun schon wieder 30 Punkte vor seinem ersten Verfolger. Rechnet man die zwei Streichergebnisse bei Girolami und Bennani mit ein, sind es sogar 54. „Wir werden weiter Vollgas geben, um den Titel zu holen", sagt der Meister von 2018. Nun bleibt abzuwarten, ob sich mit der Verschiebung der WTCR in Adria eine neue Überschneidung ergibt (siehe dazu „Aus dem Fahrerlager" oben rechts). ■

TCR EUROPE

Sensation verpasst: Homola zockte sich im alten Hyundai beinahe zum Sieg

TCR EUROPE

Tabellenführung abgegeben: Franco Girolami kam diesmal nichts aufs Podest

AUS DEM FAHRERLAGER

ADRIA-VERSCHIEBUNG
Dass Mikel Azcona überhaupt in Spa mitfahren konnte, war der Verschiebung der WTCR-Läufe in Adria geschuldet. Auch bei Tom Coronel hätte der Weltcup sonst Priorität gehabt. Trotzdem war das Feld nicht vollzählig: PSS-Teamchef und -Fahrer Viktor Davidovski kam wegen Reisebeschränkungen nicht aus Mazedonien heraus. Im zweiten Lauf fehlte außerdem Cupra-Pilot Sylvain Pussier, dessen Auto nach einem Unfall im ersten Rennen zu stark beschädigt war.

HOHER HONDA-BESUCH
Auch wenn einer der Honda-Teamchefs (Viktor Davidovski, s.o.) fehlte, waren dennoch viele bekannte Gesichter aus dem Lager der Japaner in Spa vor Ort. Franco Girolamis Bruder Néstor und dessen Münnich-Teamkollege aus der WTCR, Esteban Guerrieri, gaben sich ebenso die Ehre wie Hondas Europa-Motorsportchef William de Brakeleer.

ELEKTRO-SERIE AB 2022
Zwischen den Events in Zandvoort und Spa wurde ein elektrischer Ableger der TCR Europe angekündigt. Die „ETCR Europe" soll im Winter 2022/2023 Premiere feiern. Dabei ist eine Überlegung, sowohl beim TCR-Europe-Finale 2022 als auch -Auftakt 2023 dabei zu sein. Geplant sind laut Paulo Ferreira, dem Promoter beider Serien, vier Events. Weitere Infos im September folgen, dann soll auch mehr zu den erwarteten Kosten bekannt gegeben werden.

SPA (B), 1. RENNEN

7. von 14 Läufen, 10 Runden à 7,004 km (20 gestartet, 18 gewertet)

1.	Mikel Azcona (E), Volcano Motorsport	Cupra	28.00,936 min
2.	Mehdi Bennani (MA), Sébastien Loeb Racing	Hyundai	+ 2,605 s
3.	Felice Jelmini (I), Sébastien Loeb Racing	Hyundai	+ 4,977 s
4.	Sami Taoufik (MA), Sébastien Loeb Racing	Hyundai	+ 5,918 s
5.	Franco Girolami (RA), PSS Racing Team	Honda	+ 14,243 s
6.	Nicolas Baert (B), Comtoyou Racing	Audi	+ 14,480 s
7.	Teddy Clairet (F), Team Clairet Sport	Peugeot	+ 15,747 s
8.	Niels Langeveld (NL), Sébastien Loeb Racing	Hyundai	+ 15,792 s
9.	Isidro Callejas (E), Brutal Fish Racing Team	Honda	+ 19,963 s
10.	Tom Coronel (NL), Comtoyou Racing	Audi	+ 20,618 s

Schnellste Runde: 2.31,171 min (Azcona)

SPA (B), 2. RENNEN

8. von 14 Läufen, 10 Runden à 7,004 km (19 gestartet, 17 gewertet)

1.	Mikel Azcona (E), Volcano Motorsport	Cupra	28.36,154 min
2.	Mat'o Homola (SK), Janík Motorsport	Hyundai	+ 1,812 s
3.	Teddy Clairet (F), Team Clairet Sport	Peugeot	+ 2,412 s
4.	Isidro Callejas (E), Brutal Fish Racing Team	Honda	+ 12,186 s
5.	Niels Langeveld (NL), Sébastien Loeb Racing	Hyundai	+ 12,693 s
6.	Sami Taoufik (MA), Sébastien Loeb Racing	Hyundai	+ 17,178 s
7.	Franco Girolami (RA), PSS Racing Team	Honda	+ 21,817 s
8.	Nicolas Baert (B), Comtoyou Racing	Audi	+ 22,348 s
9.	Mehdi Bennani (MA), Sébastien Loeb Racing	Hyundai	+ 26,019 s
10.	Tom Coronel (NL), Comtoyou Racing	Audi	+ 48,206 s

Schnellste Runde: 2.33,318 min (Gavrilov)

STAND FAHRER

1.	Azcona	230 Punkte
2.	Girolami	200
3.	Bennani	183
4.	Langeveld	163
5.	Coronel	154
6.	Baert	148
7.	J. Clairet	146
8.	Callejas	124
9.	Jelmini	123
10.	Borkovic	123

STAND TEAMS

1.	Sébastien Loeb Racing	465 Punkte
2.	Comtoyou Racing	364
3.	Team Clairet Sport	304

STAND TROPHY

1.	Baert (Junior)	128 Punkte
2.	Callejas (Rookie)	115
3.	Young (Junior)	105
4.	Taoufik (Junior)	100

Erster Sieg seit dem Wechsel zu Toyota: Butcher triumphierte im zweiten Lauf

BTCC

Drei neue Saisonsieger

BTCC

Die BTCC bot in Oulton Park Abwechslung: Dan Rowbottom (Honda) holte seinen ersten Sieg überhaupt, Rory Butcher (Toyota) und Senna Proctor (Honda) den jeweils ersten für ihre neuen Teams.

Von: **Michael Bräutigam**

Proctor zeigte mit seiner ersten Pole-Position bereits im Qualifying, dass seine guten Test-Zeiten auf dem Traditionskurs keine Eintagsfliege waren. Doch im ersten Rennen konnte er den Speed noch nicht ganz umsetzen. Beim ersten Start flogen sowohl Gordon Shedden als auch sein Team-Dynamics-Teamkollege Rowbottom vorbei. Dann drehte sich Tom Oliphant (BMW) nach einer Kollision mit Jason Plato (Vauxhall), blieb ungünstig stehen und wurde heftig von zwei weiteren Fahrzeugen getroffen. Also rote Flagge und Neustart. Diesmal zog Rowbottom an Shedden vorbei und fuhr zum ersten Sieg. Proctor kam schon beim ersten Start nicht gut weg, nach dem Restart wurde er dann weit nach hinten geschickt und letztlich nur auf P9 abgewinkt.

Der zweite Lauf wurde zur Triumphfahrt für Rory Butcher. Der hatte zwar in der BTCC schon gewonnen, aber noch nicht seit seinem Wechsel ins Toyota-Lager. Die Neuverteilung der Platzierungsgewichte sorgte dafür, dass Butcher sich vom vierten Platz die noch schwerer beladenen Autos vorknöpfen konnte. Rowbottom und Adam Morgan im Ciceley-BMW rundeten die Top 3 ab.

Das Reversed Grid des dritten Laufs sorgte wie so oft für Spektakel. Weil diesmal die Top 9 umgedreht wurden, durfte Proctor wie schon im ersten Lauf von Pole starten. Weitere Parellele: Wieder krachte es, sodass erneut die rote Flagge rauskam.

Nach dem Restart kämpften Proctor und Ash Sutton (Infiniti) um die Führung, wobei sich die Autos berührten und Sutton sich drehte. Proctor kam durch und sicherte sich seinen zweiten BTCC-Laufsieg sowie seinen ersten seit seinem Wechsel zu BTC Racing.

Sutton bleibt trotz seiner Pirouette im Rennen um die Titelverteidigung und führt mit 126 Punkten die Tabelle sogar weiter an. Dahinter folgen Tom Ingram (Hyundai/121) und Rowbottom (114). ■

DTM

Termine jetzt fixiert

Die DTM fährt wie geplant vom 20. bis 22. August am Nürburgring. Auch ein Ersatztermin für den Norisring wurde nun gefunden.

Schlechte Nachrichten gibt es für die Freunde des historischen Motorsports. Die 49. Ausgabe des AvD Oldtimer Grand Prix muss um ein weiteres Jahr auf August 2022 verschoben werden. Bis zum 15. August wird der Nürburgring weiterhin als logistische Einsatzzentrale für die vielen Hilfskräfte genutzt, um möglichst gut die Folgen der Flutkatastrophe abzudämpfen.

Am darauf folgenden Wochenende wird wie geplant die DTM in der Eifel fahren. Das wurde vergangene Woche bestätigt. Ebenfalls seit letzter Woche steht der Ersatztermin für den ursprünglich am ersten Juli-Wochenende geplanten Event am Norisring fest. Der Stadtkurs wird vom 8. bis 10. Oktober befahren und ist damit – eine Woche nach Hockenheim – gleichzeitig das neue Saisonfinale. Und wie es sich für den Norisring gehört, werden dort natürlich auch Zuschauer an der Strecke erlaubt sein. ■ MBR

TCR Spanien

Hattrick nach Schock

Auf der Anreise zur TCR Spanien wurde das Halder-Team ausgeraubt. Dann folgte in Aragón ein Dreifachsieg für Mike Halder.

Gemischter könnten die Gefühle eines Wochenendes nicht sein als beim Familienteam Halder aus Meßkirch. Auf der Anreise nach Aragón wurde ihnen bei einer nächtlichen Pause ca. 50 km vor Barcelona im Schlaf das Wohnmobil ausgeräumt. Neben einigem Bargeld zählten auch viele Karten, Zweitschlüssel, Laptops und sonstige Technik zum Diebesgut. Betroffen waren vor allem Vater Helmut, Mutter Manuela sowie Michelle Halder, die am Sonntag zuvor noch ihren 22. Geburtstag gefeiert hatte.

Im ersten freien Training folgte bei Mike zudem ein Motorschaden. Doch ab da lief es perfekt: In allen drei Rennen holte er den Sieg, baut damit seine Tabellenführung aus und zieht mit Josh Files in Sachen TCR-Siege für Honda gleich (16). Schwester Michelle holte zwei fünfte Plätze sowie einmal P3. Und eines steht für Mike auch fest: „Ab jetzt schlafen wir nicht mehr.“ ■ MBR

WILHELM

Vor Fans durch die Stadt: Am Norisring wird vom 8. bis 10. Oktober gefahren

TCR SPANIEN

Mike, Helmut und Michelle Halder (2. bis 4. v. l.) auf dem Siegerpodest

Vor 20 Jahren wurde Troy Bayliss Superbike-Weltmeister, nun hat sein Sohn Oli sein erstes Superbike-Rennen gewonnen und will nach Europa. Im MSa-Interview erzählt der 52-jährige Australier, wie es weitergehen soll.

Von: **Imre Paulovits**

DUCATI

Wie geht es Ihnen heute?
Mir geht es gut. Für eine Weile hatte ich Sorgen, denn ich hatte im Mai den schwersten Unfall meines Lebens. Ich bin beim Fahrradfahren mit einem anderen Fahrradfahrer kollidiert und habe mir mehrere Halswirbel gebrochen. Meine Schultern und mein rechter Arm waren eine Zeit lang bewegungsunfähig. Aber jetzt bin ich wieder in Ordnung. Leute, die mich regelmäßig sehen, meinen, dass ich von Woche zu Woche besser aussehe, und ich kann die meisten Dinge wieder tun. Vielleicht bin ich noch nicht wieder hundertprozentig normal, aber ich kann es kaum erwarten, ganz dorthin zurückzukehren. Es hat vielleicht keine Eile, aber ich will zurück zu meinem früheren Ich.

Inwieweit sind Sie noch eingeschränkt?
Ich kann mittlerweile fast alles wieder machen. Aber ich habe noch immer ein Taubheitsgefühl in Teilen meines Körpers. Ich habe demnächst wieder einen Test. Ich denke schon, dass es noch einige Monate brauchen wird, bis ich wieder zur Normalität zurückkehre. Die ersten sechs Wochen waren furchtbar. Das Rückenmark ist ein sehr wichtiges Organ, und man muss vorsichtig sein.

Es ist schon tragisch, dass Sie eine lange Karriere ohne ernsthafte Verletzungen hatten und es nun mit dem Fahrrad passiert ist ...
Ich denke aber, dass es einen guten Ausgang nehmen wird. Aber ja, es ist schon verrückt, wenn ich über meine Vergangenheit nachdenke, und ich während all dieser Zeit nur kleinere Verletzungen hatte. Und dann habe ich einen Sturz mit 30 km/h, und es ist der schlimmste Unfall, den ich in meinem ganzen Leben hatte. Das hat mich sicher verändert. Ich bin auf alle Fälle eine viel ruhigerer Mensch geworden.

Oli Bayliss: Nach Sieg bei den Superbikes in Australien will der 17-Jährige in die Superbike-WM

RB MOTOLENS

„Ich hatte damals wohl den besten Job auf dieser Welt“

Wollen Sie wieder Rennen fahren, wenn Sie völlig genesen sind?
Ich bin mittlerweile glücklich, dass ich mit der Organisation unseres Teams in Australien beschäftigt bin und die Marke Ducati bei den australischen Rennen voranbringe. Das ist, was ich auch in Zukunft weitermachen möchte. Bis vor drei Monaten war ich wirklich fit und gesund, und ich hatte viel Spaß mit Oli und den Jungs auf den Kartbahnen, wo wir mit kleinen Motorrädern trainiert haben. Ich liebe diese Pitbikes. Ich möchte auf alle Fälle eines Tages wieder fahren. Aber auf keinen Fall wieder Rennen. Ich bin mittlerweile 52. Und nach meinem Unfall, dem größten, der mein ganzes Leben auf den Kopf gestellt hat, will ich auch nichts mehr riskieren.

Soll Ihr Sohn Oli bald international fahren, nachdem er seinen ersten australischen Superbike-Lauf gewonnen hat?
Oli hat auf der Ducati Panigale V4 R ein wirklich gutes erstes Jahr bei den Superbikes, und jetzt wirkt er wirklich stark. Er hat begonnen, ein wirklich gutes Gefühl für das Motorrad zu entwickeln. Es war schon ein großartiges Gefühl, ihn gewinnen zu sehen. Oli ist erpicht darauf, nach Europa zu gehen. Seine Mutter ist im Moment noch völlig dagegen, und ich muss mich dem anschließen, denn wir wollen, dass er erst die Schule beendet. Dort hat er aber nur noch ein paar Monate, dann ist er ein freier Mann.

Könnten wir ihn also schon nächstes Jahr sehen?
Die größten Sorgen macht uns da die Corona-Situation. Im Moment sehen wir, dass die Dinge in Europa vorangetrieben werden, aber es wird sicher noch neue Probleme geben. In Australien wurden wieder Rennen abgesagt, Covid bestimmt wieder das Geschehen, und es herrscht an mehreren Orten Ausgangssperre. Wir leben in Queensland, wir müssen dort bleiben. In Sydney gibt es einen Lockdown. Unser Bewegungsradius ist arg eingeschränkt, und die Dinge sind nicht einfach.

Werden Sie ihn nach Europa begleiten? Oder wollen Sie ihn in ein Team stecken und seinen eigenen Weg gehen lassen?
Oli ist erst 17, und er hat sehr hohe Erwartungen an sich selbst gestellt. Ich will ihn da auch nicht zurückhalten, denn ich sehe, wie schnell er ist und wie schnell er lernt. Wir wollen seine Lehrkurve weiter steil ansteigen lassen. Wenn er nach Europa kann, muss jemand mit ihm gehen. Wir schauen uns die Situation an, wie sie sich entwickelt, aber ich denke, ich werde mit ihm gehen. Wir werden ihn kaum alleine wegschicken.

> „Ich habe meine Karriere mit nur leichten Verletzungen überstanden. Jetzt hatte ich mit dem Fahrrad den schwersten Unfall meines Lebens.“
>
> Troy Bayliss

Es ist jetzt 20 Jahre her, dass Sie zum ersten Mal Weltmeister wurden. Welche Erinnerungen haben Sie an Ihre damalige Zeit?
Da habe ich so viele gute Erinnerungen. Leute fragen mich, welches mein Lieblingsmotorrad war, welche meine Lieblingsstrecke. Ich denke, all die Maschinen, die ich gefahren bin, waren wunderbare Motorräder. Ich bin auch auf allen Strecken, wo wir waren, gern gefahren. Die ganze Erfahrung war eine besondere. Und es war ein Privileg, mit Ducati so erfolgreich und ein Teil des ganzen Teams gewesen zu sein. Es ist großartig, jetzt zurückzuschauen. Ich kann es heute viel mehr wertschätzen, als ich es damals konnte. Damals war ich ganz aufs Gewinnen fokussiert und habe dafür trainiert.

Was bedeutet es für Sie, dass Ducati nun ein Motorrad in Ihren damaligen Farben aufgelegt hat?
Ich wünschte, ich hätte bei seiner Vorstellung dabei sein können. Dass es die Zweizylinder-Panigale in meinen damaligen Farben gibt, ist schon ein spezielles Gefühl, es ist ein Tribut an meine Karriere. Es ist ein tolles kleines Motorrad, das viele Menschen glücklich machen wird.

2002 das Superbike-WM-Finale in Imola, der MotoGP-Sieg in Valencia 2006 und Ihr letztes Rennwochenende in Portimão 2008 – waren das die Highlights Ihrer Karriere?
Ich denke ja. Das waren drei sehr spezielle Rennen. 2002, nach einem Jahr, wo wir es mit Colin das ganze Jahr ausgefochten haben, zum letzten Rennen zu kommen, war gewaltig. Dass ich an diesem Tag die Weltmeisterschaft verloren habe, war für mich nicht so schlimm. Natürlich wäre es schön gewesen, wenn es für mich ausgegangen wäre. Aber die Atmosphäre an diesem Tag mit den restlos ausverkauften Tribünen in Imola war unvergesslich. Als wir in die Kurven reingefahren sind und das Raunen von den Tribünen noch unter dem Helm zu hören war – das machte es zu einem wirklich großen Tag. 2006 hatten wir die Superbike-WM gerade beendet und die Meisterschaft gewonnen. Und als ich dann auf die Desmosedici steigen konnte und mit Loris Capirossi einen Doppelsieg eingefahren habe, war es auch ein magischer Tag. Für mich hatte es sich angefühlt, als hätten wir noch einmal eine Mini-Meisterschaft gehabt. 2008 das letzte Rennen meiner WM-Karriere mit der Pole-Position, zwei Rennsiegen und dem Rundenrekord zu beenden, war phänomenal. Als ich im zweiten Rennen die Linie das letzte Mal überfahren habe, konnte ich gar nicht glauben, dass es wirklich passiert war.

Was vermissen Sie von diesen Zeiten am meisten?
Ich vermisse sicherlich, ein Werk wie das von Ducati hinter mir zu haben, das sich darauf verlässt, dass man den Job für sie erledigt. Wir sind jedes Wochenende mit der unglaublichen Crew, die wir hatten, angetreten, da haben 30 bis 40 Leute zusammengearbeitet, um das Höchste zu erreichen. Und ein Teil davon gewesen zu sein, das war etwas Besonderes. Ich konnte die besten Motorräder der Welt fahren, das kann ich jetzt erst wirklich wertschätzen. Es war damals wohl der beste Job auf dieser Welt.

Was wäre Ihr Traum für die Zukunft?
150 oder 160 Jahre zu leben, wäre sicherlich nicht schlecht. Wir haben die letzten zwölf Jahre am gleichen Ort in Australien gelebt, das wird sich jetzt ändern. Und vieles wird auch damit zusammenhängen, wie sich Oli entwickelt. Unsere älteren Kinder sind mittlerweile ausgezogen, und es wird nicht mehr lange dauern, bis wir mit meiner Frau Kim alleine sein werden. Ich will das Superbike-Team in Australien noch weiterführen. Aber ich denke, mein Leben wird etwas ruhiger werden. ■

!

Troy Bayliss

Geburtstag: 30. März 1969
Geburtsort: Taree (AUS)
Herkunftsland: Australien

WM-KARRIERE
1997: 250GP, Suzuki (27.)
SBK, Suzuki (20.)
1998: SBK, Ducati (40.)
2000: SBK, Ducati (6.)
2001: SBK, Ducati (1.)
2002: SBK, Ducati (2.)
2003: MotoGP, Ducati (6.)
2004: MotoGP, Ducati (14.)
2005: MotoGP, Honda (15.)
2006: SBK, Ducati (1.)
MotoGP, Ducati (19.)
2007: SBK, Ducati (4.)
2008: SBK, Ducati (1.)
2015: SBK, Ducati (24.)

Hobbys
Pitbike, Dirt Track

Wer hat die Sommerpau

Die Kräfteverhältnisse hatten sich zum Schluss der ersten Saisonhälfte ziemlich stabilisiert. Was können wir von den einzelnen Herstellern für die zweite Saisonhälfte erwarten?

Von: **Imre Paulovits**

Die klaren Gewinner der ersten Saisonhälfte sind Yamaha und Ducati. Hatten die Blauen 2020 ein Jahr zum Vergessen mit Motorschäden und Ventilen von einem falschen Zulieferer, hatten sie unter diesem Zwang doch viel dazugelernt. Experten gingen schon damals davon aus, dass der Hersteller mit den drei gekreuzten Stimmgabeln damals beim Versuch, mit reduzierter Motorleistung über die Saison zu kommen, in einigen Bereichen so viel dazugewonnen hat, dass sie mit wieder völlig offenen Motoren einen großen Sprung nach vorn machen werden. Genau das ist ihnen gelungen. Und sie haben dabei so viel dazugelernt, dass sogar noch das 2019er Modell von Franco Morbidelli schneller geworden ist. Es wurde dabei sehr viel an der Strategie für bessere Beschleunigung gearbeitet, die sich auf das neue Paket übertragen ließen, und man hat bei der Reifenhaltbarkeit dazugelernt. Dazu hat Fabio Quartararo nun ein Fahrwerk, mit dem er aggressiver fahren kann, und das hat er sich zunutze gemacht.

Ducati hatte seit Jahren ein Problem in der Kurvenmitte, das ist dieses Jahr beim GP21 eindeutig besser geworden. Neben viel Feinabstimmung am Fahrwerk dürfte dies dem geheimnisvollen Schnorchel zu verdanken sein, der vorn unten an den Verkleidungsseiten angebracht ist. Zuletzt war es so, dass Ducati durch mehr Anpressdruck beim Beschleunigen dazugewinnen konnte, weil die Wheelie-Neigung reduziert werden konnte. Dieser Anpressdruck hat aber den Nachteil, dass er auch in Schräglage wirkt und so das Vorderrad nach außen drängt. Aus der Formel 1 wissen wir, dass die aerodynamischen Hilfen umso effizienter sind, je näher sie zum Asphalt angebracht sind. So hat Ducati nach einer Möglichkeit gesucht, das Motorrad möglichst in seiner Mitte anzupressen, um die Balance nicht zu stören. Wir wissen nicht genau, welche Flügelprofile sich in dem Schnorchel verbergen, aber sie sollten sehr effizient sein.

Start immer wichtiger

Der Bereich, in dem in diesem Jahr die meisten Fortschritte erzielt wurden, sind die Starthilfe-Vorrichtungen am Vorder- und Hinterrad. Sie dürfen laut Regelwerk nur mechanisch oder hydraulisch betätigt werden, dürfen nicht elektronisch reguliert werden und müssen rein mit der Kraft, die der Pilot ausübt oder die das fahrende Motorrad generiert, betätigt werden. Ducati hatte bereits 2004 ein System zur Heckabsenkung patentieren lassen, das die Länge der Zugstrebe in der Hebelumlenkung verändert. Dies haben die Mannen in der Rennabteilung nun hervorgekramt und sich ein System einfallen lassen, bei dem der Fahrer über eine Flügelschraube Druck aus einem Behälter lässt und so die Strebe verlängert, wodurch sich das Heck absenkt. Seither ist es ihnen gelungen, die Energie der Punktbewegungen so zu nutzen, dass das Absenken des Hecks auch während der Fahrt funktioniert, um den Effekt der Schwerpunktabsenkung auch beim Beschleunigen aus den Kurven heraus zu nutzen. Dies haben nun fast alle Hersteller kopiert.

Für vorne gibt es im Motocross schon seit zwei Jahrzehnten Systeme, die die Gabel eingefedert arretieren, wodurch der Effekt der Schwerpunkt-Absenkung zustande kommt. Aprilia hat es für das MotoGP-Motorrad adaptiert, doch dieses Jahr ist es auch bei Ducati, Honda, KTM und Suzuki aufgetaucht. Suzuki hat noch kein System für hinten, auf dem Sachsenring konnte man sehen, dass Suzuki beim Herausbeschleunigen auf die Zielgerade die entscheidenden Meter eingebüßt hat, die sie gebraucht hätten, um zu überholen. Deshalb dürfte auch das Weltmeister-Team nach den Ferien mit einem solchen System wiederkommen. ■

MOTOGP

Aprilia Die völlig neue RS-GP hat viele Merkmale von Ducati übernommen und mit ihren eigenen Ideen kombiniert. Das Motorrad ist schnell, brauchte aber eine Zeit, um zuverlässig zu werden. Mittlerweile ist Aleix Espargaró derzeit WM-Achter. Es ist klar zu erkennen, dass das Motorrad sehr gut einlenkt und damit viel von seinem Leistungsdefizit gegenüber den anderen V4-Motorrädern kompensiert. Auffällig ist der große Frontflügel, aber auch das Vorderrad-Schutzblech, das den Luftstrom beruhigt.

MOTOGP

KTM Die Österreicher haben ihre Konzessionen verloren, so wurde ein neuer Motor homologiert. Das Gesamtpaket mit neuen Fahrwerksteilen dazu hat zu Saisonbeginn nicht perfekt gepasst, aber seit Mugello wird ein Rahmen eingesetzt, der vor allem Miguel Oliveira wieder an die Spitze gespült hat. Die Entwicklungsarbeit geht in großen Schritten weiter, in Barcelona gab es neue Rahmen, Schwingen, Auspuff und Sitzhöcker. Dazu wurde für die Hitzerennen auch eine Verkleidung mit Löchern probiert.

se am besten genutzt?

MOTOGP

MOTOGP

Ducati Die 2021er Desmosedici ist stark an das Vorjahres-Modell angelehnt. Ihr Kurvenverhalten hat sich aber stark verbessert, und sie funktioniert auf vielen Strecken, die bislang problematisch waren, gut. Das Team um Technik-Guru Gigi Dall'Igna ist bei der Aerodynamik stets einen Schritt vor der Konkurrenz. Sie haben durch einen neuartigen Fortsatz in diesem Jahr erstmals eine Art Ground-Effekt in die MotoGP eingeführt. Auch bei der Peripherie des Motors haben sie noch einmal Leistung gefunden.

Honda Es ist fast schon Tradition, dass die MotoGP-Honda zu Saisonbeginn Probleme hat, die sie im Laufe des Jahres unter Kontrolle bringen. Dieses Jahr sind es aber mehr als gewöhnlich, auch durch die beeinträchtigte Fitness ihrer Speerspitze Marc Márquez. Bislang haben sie in diesem Jahr drei verschiedene Rahmen verwendet, dazu haben sie intensiv an der Aerodynamik gearbeitet. Aus fünf Paketen haben sie beim Sachsenring-Grand-Prix das beste homologieren lassen. Beim letzten Test in Barcelona debütierte eine ganz neue Aerodynamik für 2022.

MOTOGP

MOTOGP

Suzuki Das Weltmeister-Team hat als Einziges kein Fahrwerks-Absenksystem, und Joan Mir gibt offen zu, dass sie dies in einen Rückstand gebracht hat. Die Japaner versprechen, bald ein System zu haben. Im Winter wurde ein neuer Rahmen getestet, aber wieder verworfen. Das Motorrad wurde deshalb fast unverändert aus dem Vorjahr übernommen. Ob die Ingenieure etwas für die zweite Saisonhälfte im Ärmel haben, muss sich zeigen. Aber für 2022 wird bereits fleißig ein neuer Motor getestet.

Yamaha Das Fahrwerk, das Yamaha so weit nach vorn gebracht hat, ähnelt mehr dem von 2019 als dem letztjährigen. Fabio Quartararo kommt besonders gut mit ihm zurecht. Yamaha fährt nun auch mit Höhenverstellung vorn und hinten, und Quartararo konnte beim Start oft sehr gut mit den stärkeren Ducatis mithalten. Weil sie letztes Jahr Probleme mit der Temperatur des Vorderreifens hatten und der Luftdruck zu hoch wurde, ist nun ein Vorderschutzblech mit kühlender Aussparung montiert.

Cal Crutchlow: Drei Rennen auf der Petronas-Yamaha

MOTOGP

Crutchlow fährt

Yamaha-Testpilot Cal Crutchlow wird Franco Morbidelli bei beiden Grands Prix auf dem Red Bull Ring sowie in Silverstone vertreten.

Von: **Imre Paulovits**

Die Heilung von seiner Knieoperation wird sich für den Petronas-Yamaha-Piloten Franco Morbidelli mindestens bis Mitte September ziehen, und so hat sich das Team für die nächsten drei anstehenden Grands Prix die Dienste von Yamaha-Testpilot Cal Crutchlow gesichert. Der 35-jährige Brite hatte sich Ende letzter Saison entschieden, nach mehreren Verletzungen als aktiver MotoGP-Fahrer zurückzutreten, und konnte sich umgehend einen Yamaha-Testvertrag sichern. Bei den Winter-Tests konnte er stets die Zeiten der aktuellen Yamaha-Piloten fahren und war meistens schneller als Valentino Rossi.

Zuletzt ein MotoGP-Rennen mit Yamaha ist Crutchlow 2013 bei Tech3 gefahren. Nun soll er das 2019er-Modell fahren, mit dem Morbidelli erstaunliche Ergebnisse erzielt hat, aber auch einen deutlichen Leistungsnachteil gegenüber den Werksmaschinen hatte. Das Bike lässt trotzdem einigen Spielraum zu, in dem Crutchlow auch Testarbeit für seinen Arbeitgeber ausführen kann. „Es ist für alle ein Vorteil, wenn ich nun für Franco einspringe“, so Crutchlow. „Ich freue mich schon auf das Fahren, dazu war Team-Manager Wilco Zeelenberg 2009 mein Teamchef in der Supersport-WM.“ ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

Jack Miller ist für seine Motocross-Künste bekannt, nun hat der australische Ducati-Werkspilot einen Trainingstag für seine Freunde und Kollegen im italienischen Dorno organisiert, bei der eine illustre Gruppe zusammenkam. Mit dabei war auch MotoGP-Frührentner Andrea Dovizioso,der ebenfalls ein bekannt guter Motocrosser ist. Auch Suzuki-Werkspilot Álex Rins und sein Freund Albert Arenas, Moto3-Weltmeister, waren mit von der Partie. Und auch Marcel Schrötter, der schon früher häufiger mit Jack Miller trainiert hat, ließ sich die Gelegenheit nicht entgehen, etwas Rost abzuschütteln.

MOTO2/MOTO3

Nachdem durch die Corona-Pandemie Sparen angesagt war, hatte sich die Grand-Prix-Kommission entschlossen, in der kleinsten und in der mittleren Grand-Prix-Klasse die Entwicklungen für 2021 einzufrieren. Nun wurde diese Regel um zwei weitere Jahre verlängert. In der Moto3 bleiben die Motoren und Fahrwerks-Spezifikationen weiter bestehen, lediglich je eine neue Getriebeübersetzung darf 2022 und 2023 hinzugefügt werden. Die Moto2 wurde in die Bereiche Fahrwerk und Aerodynamik eingeteilt, dort darf nächstes Jahr nur jeweils ein Upgrade pro Bereich geändert werden.

Vorschau GP Steiermark

ZEITPLAN

GP der Steiermark/Red Bull Ring (alle Zeitangaben in MESZ)

Zeit	Klasse	Session
Freitag, 6. August 2021		
9.00–9.40	Moto3	1. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	1. freies Training
10.55–11.35	Moto2	1. freies Training
13.15–13.55	Moto3	2. freies Training
14.10–14.55	MotoGP	2. freies Training
15.10–15.50	Moto2	2. freies Training
Samstag, 7. August 2021		
9.00–9.40	Moto3	3. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	3. freies Training
10.55–11.35	Moto2	3. freies Training
12.35–12.50	Moto3	Qualifying 1
13.00–13.15	Moto3	Qualifying 2
13.30–14.00	MotoGP	4. freies Training
14.10–14.25	MotoGP	Qualifying 1
14.35–14.50	MotoGP	Qualifying 2
15.10–15.25	Moto2	Qualifying 1
15.35–15.50	Moto2	Qualifying 2
Sonntag, 8. August 2021		
8.40–9.00	Moto3	Warm-up
9.10–9.30	Moto2	Warm-up
9.40–10.00	MotoGP	Warm-up
11.00	Moto3	Rennen, 23 Rdn.
12.20	Moto2	Rennen, 25 Rdn.
14.00	MotoGP	Rennen, 28 Rdn.

STATISTIK

GP der Steiermark/Red Bull Ring

Sieger 2020
Moto3: Celestino Vietti (I), KTM
Moto2: Marco Bezzecchi (I), Kalex
MotoGP: Miguel Oliveira (P), KTM

Pole-Position 2020
Moto3: Gabriel Rodrigo (RA), Honda, 1.36,470 (= 161,1 km/h)
Moto2: Arón Canet (E), Speed Up, 1.28,787 (= 175,0 m/h)
MotoGP: Pol Espargaró (E), KTM, 1.23,580 (= 185,9 km/h)

Schnellste Runde 2020
Moto3: Ayumu Sasaki (J) KTM, 1.36,103 (= 161,7 km/h)
Moto2: Marco Bezzecchi (I), Kalex, 1.28,687 (= 175,2 km/h)
MotoGP: Pol Espargaró (E), KTM, 1.23,877 (= 185,3 km/h)

Rundenrekord
Moto3: Ayumu Sasaki (J) KTM, 1.36,103 (= 161,7 km/h)(2020)
Moto2: Marco Bezzecchi (I), Kalex, 1.28,687 (= 175,2 km/h) (2020)
MotoGP: Andrea Dovizioso (I), Ducati, 1.23,827 (= 185,4 km/h) (2019)

STAND DER MOTORRAD-WM 2021

MotoGP

Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1. Fabio Quartararo (F)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	156
2. Johann Zarco (F)	Pramac Racing	Ducati D16 GP21	122
3. Francesco Bagnaia (I)	Lenovo Ducati Team	Ducati D16 GP21	109
4. Joan Mir (E)	Team Suzuki Ekstar	Suzuki GSX-RR	101
5. Jack Miller (AUS)	Lenovo Ducati Team	Ducati D16 GP 21	100
6. Maverick Viñales (E)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	95
7. Miguel Oliveira (P)	Red Bull KTM Tech3	KTM RC16	85
8. Aleix Espargaró (E)	Aprilia Racing Team Gresini	Aprilia RS-GP	61
9. Brad Binder (ZA)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16	60
22. Stefan Bradl (D)	Repsol Honda	Honda RC 213 V	11

Moto2

Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1. Remy Gardner (AUS)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	184
2. Raúl Fernández (E)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	153
3. Marco Bezzecchi (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex	128
4. Sam Lowes (GB)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex	99
5. Fabio Di Giannantonio (I)	Federal Oil Gresini Moto2	Kalex	73
6. Marcel Schrötter (D)	Liqui Moly Intact GP	Kalex	66
7. Arón Canet (E)	Inde Aspar Team	Boscoscuro	55
8. Augusto Fernández (E)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex	50
9. Xavi Vierge (E)	Petronas Sprinta Racing	Kalex	50
29. Thomas Lüthi (CH)	Pertamina Mandalika SAG Team	Kalex	4

Moto3

Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1. Pedro Acosta (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM	120
2. Sergio García (E)	GasGas Gaviota Aspar	GasGas	81
3. Dennis Foggia (I)	Leopard Racing	Honda	72
4. Romano Fenati (I)	Sterilgarda Max Racing Team	Husqvarna	61
5. Jaume Masiá (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM	58
6. Darryn Binder (ZA)	Petronas Sprinta Racing	Honda	57
7. Niccolò Antonelli (I)	Avintia Esponsorama Moto3	KTM	55
8. Gabriel Rodrigo (RA)	Indonesian Gresini Moto3	Honda	51
19. Jason Dupasquier (CH)	CarXpert PrüstelGP	KTM	27
27. Maximilian Kofler (A)	CIP Green Power	KTM	3

Supersport-WM

IDM-Trio in Most

Gleich drei Fahrer aus der IDM Supersport 600 starten am kommenden Wochenende in Most in der Supersport-WM: Patrick Hobelsberger, Valentin Debise und Martin Vugrinec.

Von: **Anke Wieczorek**

Der 24-jährige Yamaha-Pilot und IDM-Führende Patrick „Pax" Hobelsberger reist mit der Crew des Teams Bonovo Action an, erhält aber Unterstützung von GMT94. Für die Franzosen ist Jules Cluzel am Start. Federico Caricasulo hat sich letzte Woche vom Team getrennt, in Most wird er von keinem Geringeren als dem momentanen IDM-Zweiten Valentin Debise ersetzt.

Hobelsberger wie auch Debise wird von GMT94 je ein Motorrad zur Verfügung gestellt, dazu erhält die Bonovo-Action-Truppe technischen Support. Hobelsberger hat die letzten vier Rennen in der IDM in Folge gewonnen, zwei davon in Most. Debise ist IDM-Zweiter und gewann beide Läufe beim Saisonauftakt in Oschersleben. Gleichzeitig führt er die französische Superbike- wie auch Supersport-Meisterschaft an. Debise hat auch schon eine Wildcard für den französischen WM-Lauf in Magny-Cours am ersten September-Wochenende. Für den 29-Jährigen sind die Bedingungen neu. Statt auf Yamaha ist er sonst auf Kawasaki am Start.

Als Erster hatte Martin Vugrinec die Wildcard-Zusage. Der in Bochum lebende Kroate vom ferQuest UNIOR Racing Team hat in den letzten Tagen alles getan, um seinen Sturz am Schleizer Dreieck vor anderthalb Wochen auszukurieren. ■

EISELE

Patrick Hobelsberger: Nach Sieg in der IDM in Most nun Wildcard in der WM

Roadracing

Horst Saiger hört auf

Nach seinem schweren Trainingsunfall auf dem Red Bull Ring hat Horst Saiger nun den Stecker gezogen: Nach 27 Jahren Rennsport ist Schluss.

Von: **Toni Börner**

Saiger hatte vor 27 Jahren am Österreichring in Zeltweg seine Rennfahrerkarriere begonnen – und beendete sie letztendlich an genau gleicher Stelle. Seither wurde der heute 50-Jährige weltberühmt und feierte Erfolge in den unterschiedlichsten Rennserien und Klassen. Unzählige Podeste sammelte er in der Endurance-Weltmeisterschaft, in der Superbike-WM wurde er 2004 beim Valencia-Lauf Neunter. Saiger wechselte später zu Straßenrennen und fuhr beim Macau-Grand-Prix regelmäßig in die Top 6. Beim North West 200 stellte er 2014 in der Superstock-Klasse einen neuen Rundenrekord auf.

Absolutes Highlight waren seine Rennen bei der Isle of Man TT, wo er 2017 in der Superstock TT und 2019 in der Lightweight TT jeweils als Zehnter seine besten Resultate feierte. Letztes Jahr kam der Trainingsunfall auf dem heutigen Red Bull Ring. Seine Verletzungen hat er mittlerweile im Griff, mit seiner Frau Tamara hat er aber zwei kleine Kinder, die mit zum Umdenken geführt haben. ■

SAIGER RACING

Horst Saiger: Bei Straßenrennen wurde der Österreicher eine Institution

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Am Wochenende im tschechischen Most wird das Langstrecken-WM-Team von Mandy Kainz aus Österreich mit zwei Wildcards dabei sein: YART Yamaha schickt den Deutschen Marvin Fritz und den Lokalmatador aus Tschechien, Karel Hanika, ins Rennen. „Unsere Maschinen werden aber die aus der Langstrecke sein", verrät Kainz. „Wir haben daher wenigstens acht Kilogramm mehr, den 24-Liter-Tank, die Schnellwechselanlagen – selbst das Licht lassen wir dran, und wenn wir dürfen, schalten wir das sogar ein." Daher dämpft er auch die Erwartungen: „Du kommst nicht in die Superbike-WM und bügelst alle. Wenn einer der beiden Punkte holt, wäre das schon wie ein Sieg. Wir wollen einfach mal zeigen, wo die beiden schnellsten Langstrecken-Piloten, die wir gerade haben, mit dem schnellsten Langstrecken-Motorrad, welches es derzeit gibt, in der Superbike-WM stehen würden." Vorteile haben Fritz und Hanika in der Streckenkenntnis. Nachteil – außer beim Gewicht des Motorrades –, dass die EWC-Yamaha auf Bridgestone-Reifen abgestimmt ist und sie am Wochenende Pirelli fahren müssen.

ROADRACING

Nord-Irland „is back in action": Am Freitag und Samstag gingen die Armoy Road Races über die Bühne. Abgesehen davon, dass die straßenrennverrückte Nation einfach den grundlegenden Fakt feierte, dass wieder Rennmaschinen über die engen Landstraßen rasen, feierte man vor allem Michael Dunlop. Er gewann am Wochenende fünf Rennen und feierte zum neunten Mal in Folge auch den Superbike-Sieg im „Race of Legends"-Lauf. Der 32-Jährige hat damit insgesamt 24 Rennen in Armoy gewonnen und dieses Jahr auch einen neuen Streckenrekord mit der neuen BMW M 1000 RR aufgestellt.

Gary Hocking (#1) stürmte mit der MV Agusta bei den 500ern schon beim Start auf und davon

Weltmeisterlich losg

Am 30. Juli 1961 fand das erste Mal ein Weltmeisterschaftslauf auf dem Sachsenring statt. Das vorbildlich organisierte Rennen war ein sportlicher Höhepunkt für die DDR und begründete eine Begeisterung, die in der Region bis heute anhält.

Von: **Imre Paulovits**

Zwei Welten trafen aufeinander, und 240 000 Zuschauer brüllten sich die Kehlen heiser: Die infernalisch röhrenden Honda-Viertakter und die einfachen, luftgekühlten Zweitakter von MZ gaben sich ein Gefecht der Prinzipien. Und am Ende des Tages stand es eins zu eins: Ernst Degner hatte mit der MZ bei den 125ern gewonnen, Mike Hailwood mit der Honda bei den 250ern.

Erfolg nach Erfolg

Dass die DDR einen Weltmeisterschaftslauf bekam, war den Erfolgen, die MZ Ende der 1950er-Jahre in der Weltmeisterschaft einfahren konnte, zu verdanken. Einerseits brachten sie die DDR ins Blickfeld der FIM-Funktionäre als Land, in dem ernsthafter Motorradbau betrieben wird, andererseits zeigten sie der DDR-Staatsführung, dass ihr Arbeiter- und Bauernstaat gegen die westliche Wirtschaft im Motorsport bestehen konnte. So ließen sie es sich fünf Millionen Mark kosten, den 8,7 Kilometer langen Straßenkurs bis auf die Zufahrt zur Queckenbergkurve komplett neu zu asphaltieren und auch die sonstigen Sicherheitsvorkehrungen der FIM zu erfüllen. Der veranstaltende ADMV setzte mit seinem Präsidenten Egbert von Frankenberg und seinem Vizepräsidenten Ludwig Woitina alle Hebel in Bewegung, um bei der FIM das WM-Prädikat für den WM-Lauf zu bekommen. Und beim FIM-Frühjahrskongress in Santa Margherita erhielten sie den Zuschlag. Der erfahrene Rennleiter Hans Zacharias wickelte die Rennen perfekt ab, sie wurden von zehn Kameras des Staatlichen Deutschen Fernsehfunks verfolgt und per Intervision live in die sozialistischen Länder übertragen. Der anwesende FIM-Kommissar, der Holländer Henrik Burik, war entsprechend begeistert, und der DDR-Grand-Prix blieb permanent im Kalender.

Für die Motorsport-Fans in der DDR wurde der Traum wahr, dass auf „ihrem“ Sachsenring die besten Fahrer der Welt um WM-

ARCHIV MOTORRAD

Die gewaltige Queckenberg-Tribüne fasste allein 20 000 Zuschauer

FIM/MAURICE BÜLA

Gary Hocking gewann auch das 350er-Rennen klar …

ARCHIV MOTORRAD

elegt

ZAHL DES RENNENS

12

Mal sollte der Große Preis der DDR insgesamt stattfinden. Nach dem Sieg von Dieter Braun und dem Skandal um die deutsche Hymne war 1972 Schluss.

Lorbeer kämpften, die Karten an den staatlichen Verkaufsstellen gingen im Nu weg. In den Folgejahren mussten sie ein Jahr im Voraus bestellt werden. Die enthusiastischsten Fans hatten sich Hochsitze auf Stahlmasten gebaut, die mit Stahlseilen und Bodenankern fixiert wurden und zum Markenzeichen des Sachsenrings wurden. Erst als ein solcher Hochsitz Jahre später umkippte, auf die Stahlseile des benachbarten fiel und diesen mitriss, was für eine Menge Verletzte sorgte, wurden sie verboten.

Das Wochenende begann regnerisch. Das Wetter wurde zum Renntag hin aber beständiger, und dies kam den MZ-Zweitaktern entgegen. Zu dieser Zeit hatte Walter Kaaden bei seinen MZ-Motoren herausgefunden, dass sie mit Auslass und Auspuff nach hinten besser beschleunigen, dafür mit Auslass und Auspuff nach vorn mehr Spitzenleistung abgeben. Für den fahrerisch anspruchsvollen Sachsenring setzte er auf den Auspuff nach hinten. Und als es am Renntag trocken blieb, setzte sich Ernst Degner mit der MZ auch umgehend an die Spitze. WM-Spitzenreiter Tom Phillis war mit seiner Honda machtlos gegen die Streckenkenntnis des Sachsen und die Motorleistung des Zweitakters, obwohl Degner wegen seines fünf Wochen zuvor in Assen gebrochenen rechten Arms noch nicht ganz fit war. So konnte gleich beim ersten WM-Rennen des Sachsenrings die DDR-Hymne gespielt werden.

Weniger glücklich war Luigi Taveri: Auf dem dritten Platz liegend brach dem Schweizer in der letzten Runde vor der letzten Kurve ein Lenkerstummel ab, er fuhr geradeaus in die Zufahrtsstraße und ein Stück weiter zurück auf die Strecke und wurde deshalb wegen Auslassen eines Stücks disqualifiziert. Mike Hailwood musste das Rennen mit technischem Defekt aufgeben.

ARCHIV MOTORRAD

Wahrzeichen des alten Sachsenrings waren die selbstgebauten Hochsitze

Dafür entschädigte sich der Brite bei den 250ern, wo er einen klaren Sieg vor Jim Redman herausfuhr. Er war zusammen mit seinen Honda-Markenkollegen Tom Phillis und Jim Redman mit 26 Punkten punktgleich zum Sachsenring gekommen, sein dritter Saisonsieg sollte ihm bei der Wertung mit Streichresultaten den Weg zum WM-Titel ebnen. Gegen die Vierzylinder-Hondas standen die MZs auf verlorenem Posten. Hailwood, Jim Redman und Kunimitsu Takahashi fuhren unerreichbar auf den ersten drei Plätzen. Und wenn Alan Shepherd bis zur Zielkurve auch auf Platz 4 lag, stach Phillis innen rein und überrumpelte ihn vor dem Zieleinlauf. So wurde der Brite Fünfter hinter vier Hondas, Lokalheld Werner Musiol holte als Sechster noch einen WM-Punkt.

Dann gab es noch einen, den die Fans in ihre Herzen schlossen. Der rhodesische MV-Agusta-Pilot Gary Hocking, der zuvor punktgleich mit Jawa-Werkspilot Frantisek Stastny nach Hohenstein-Ernstthal gekommen war, gewann sowohl das 350er- als auch das 500er-Rennen überlegen. Aber auf welch hohem Niveau bereits der Krieg der Vierteliter-Klasse stattfand, zeigte die Tatsache, dass Hailwood und Redman mit ihren 250ern schnellere Rundenzeiten fuhren als Hocking bei seiner Siegesfahrt mit der 350er. Dafür ließ es Hocking bei den 500ern richtig krachen, holte sich den absoluten Rundenrekord und hängte Mike Hailwood ab, der an diesem Tag sein drittes Rennen auf seiner privaten Norton fuhr.

Völkerfreundschaft?

Schaut man sich die Berichte von damals in „Das Motorrad“ und „Illustrierter Motorsport“ an, zeigt sich ein Bild, das den in den 1950er-Jahren noch gemeinsam ausgetragenen gesamtdeutschen Motorsport reflektiert. Der westdeutsche Berichterstatter war bestens über die Entwicklung der MZ informiert und freute sich über deren Erfolge, der ostdeutsche berichtete genauso über >>

ARCHIV MOTORRAD

... wenn auch Mike Hailwood bei den 250ern deutlich schnellere Zeiten fuhr

ARCHIV MOTORRAD

Ostblock-Kooperation: Der Tscheche Miroslav Cada auf der sowjetischen CKB

ARCHIV MOTORRAD

Fährt MZ: Ernst Degner (#143) setzt sich schon beim Start an die Spitze

FIM/MAURICE BÜLA

Mike Hailwood (#171), Ernst Degner

IMS

SED vor Ort: Johannes Dieckmann (M.)

>> die westdeutschen Privatfahrer. Doch schon der Leitartikel im DDR-Fachblatt strotzt nur so vor Propaganda, wenn er auch versucht, die Völkerfreundschaft und das friedliche Zusammenleben in den Vordergrund zu stellen. Doch die Realität würde bald anders aussehen. Der Motorrad-WM-Lauf sollte zwar die hochrangigste Sportveranstaltung der DDR-Geschichte werden, doch nur zwei Wochen nach ihrer Premiere wurde die Berliner Mauer gebaut. Die Flucht von Ernst Degner in den Westen und sein WM-Titel mit Suzuki, in den er sein MZ-Wissen eingebracht hatte, sorgten dafür, dass Walter Kaaden die Mittel für den Straßensport gestrichen wurden und im eskalierenden Kalten Krieg auch der Motorsport zwischen Ost und West auseinanderdriftete. Als dann auch noch Dieter Braun 1971 auf dem Sachsenring gewann und es zum Skandal um die deutsche Nationalhymne kam, wurde der WM-Lauf nur noch 1972 abgehalten, bevor auf dem Sachsenring nur noch Ostblock-Fahrer antreten durften.

Aber die Saat war gelegt. Die WM-Rennen blieben als Legenden noch für Jahrzehnte in der Erinnerung der Fans. So strömten 1998, als der neue Sachsenring erstmals den Deutschen Grand Prix zugesprochen bekam, gleich über Einhunderttausend dorthin. Und sie sorgen dafür, dass seither eine neue Legende entsteht. ■

ARCHIV MOTORRAD

Überall war die Strecke von Zuschauern gesäumt – insgesamt von 240 000

ARCHIV MOTORRAD

Brite in MZ-Diensten: Alan Shepherd wurde bei den 250ern Fünfter

ERGEBNIS GRAND PRIX DER DDR 1961

125 ccm, 30. Juli 1961, 113,503 km über 13 Runden à 8,731 km

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstand
1.	Ernst Degner (DDR)	MZ	48.09,1 min
2.	Tom Phillis (AUS)	Honda	+30,3 s
3.	Kunimitsu Takahashi (J)	Honda	+ 57,2 s
4.	László Szabó (H)	MZ	+ 1.11,6 min
5.	Walter Brehme (DDR)	MZ	+ 1.12,0 min

Schnellste Runde: Takahashi in 3.38,3 min = 143,984 km/h

250 ccm, 30. Juli 1961, 130,965 km über 15 Runden à 8,731 km

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstand
1.	Mike Hailwood (GB)	Honda	50.00,7 min
2.	Jim Redman (RHO)	Honda	+25,9 s
3.	Kunimitsu Takahashi (J)	Honda	+46,5 s
4.	Tom Phillis (AUS)	Honda	+1.59,1 min
5.	Alan Shepherd (GB)	MZ	+1.59,6 min

Schnellste Runde: Hailwood in 3.17,5 min = 159,147 km/h

350 ccm, 30. Juli 1961, 165,889 km über 19 Runden à 8,731 km

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstand
1.	Gary Hocking (RHO)	MV Agusta	1:00.46,0 h
2.	Frantisek Stastny (CS)	Jawa	+22,2 s
3.	Bob McIntyre (GB)	Bianchi	+38,7 s
4.	Gustav Havel (CS)	Jawa	+2.33,8 min
5.	Ernesto Brambilla (I)	Bianchi	+2.48,3 min

Schnellste Runde: Hocking in 3.19,7 min = 157,390 km/h

500 ccm, 30. Juli 1961, 174,620 km über 20 Runden à 8,731 km

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstand
1.	Gary Hocking (RHO)	MV Agusta	1:05.08,8 h
2.	Mike Hailwood (GB)	Norton	+2.08,9 min
3.	Bert Schneider (A)	Norton	+3.23,6 min
4.	John Farnsworth (NZ)	Norton	+1 Runde
5.	Jack Findlay (AUS)	Norton	+1 Runde

Schnellste Runde: Hocking in 3.12,6 min = 163,196 km/h

Polnisches Megaduell: Janowski (weiß) vs. Zmarzlik

Polnische Galashow

VELDHUIZEN

Weltmeister Bartosz Zmarzlik bot in Wroclaw beim dritten und vierten Speedway-Grand-Prix eine Gala-Vorstellung und ließ den Führenden im Gesamtklassement, Maciej Janowski und Artem Laguta, keine Chance.

Von: **Andreas Fahldiek**

Für über 20 000 Fans wird dieser Doppel-Grand-Prix in ewiger Erinnerung bleiben. An beiden Tagen war die Dramatik kaum zu überbieten. Die Bahnpräparierung ließ zu Beginn nicht viele Überholmanöver zu, und die Läufe wurden bereits nach einer halben Runde entschieden. Erst ab dem dritten Durchgang änderte sich das merklich, und das 352-Meter-Oval bewies, dass es zu den besten Bahnen der Welt zählt.

Leon Madsen präsentierte sich am Freitag – im Gegensatz zu seiner Performance bei den ersten GPs in Prag – in überragender Form. In den Vorläufen gab er nur einen Punkt an Bartosz Zmarzlik in Heat 13 ab. Belastet wurde das Rennen durch zwei umstrittene Entscheidungen des Schiedsrichters Craig Ackroyd.

In Halbfinale 1 passierte Madsen Ende der dritten Runde innen fahrend Emil Sayfutdinov, der bei dieser leichten Berührung zu Boden ging. Ackroyd disqualifizierte den Dänen.

Im Finale kam es fast zur gleichen Situation wie im Halbfinale. Diesmal war es Maciej Janowski, der in der dritten Runde innen hart an Sayfutdinov vorbeiziehen wollte. Der Russe stürzte und wurde vom Referee überraschenderweise disqualifiziert. Diese Entscheidung wurde Ackroyd von Kritikern als totale Inkonsistenz und Messen mit zweierlei Maß vorgeworfen.

Den furiosen Re-Run gewann Bartosz Zmarzlik mit nur einem Meter Vorsprung vor Wroclaw-Liebling Janowski. „Dieses Finale war mehr als ein normales Rennen", kommentierte der amtierende Weltmeister seinen Sieg.

GP der Sonderklasse

Janowski: „Es war von Anfang an sehr schwierig. Wir konnten anfangs nicht das richtige Setup finden. Aber am Ende des Rennens haben wir die wichtigen Punkte geholt", beurteilte Janowski seine Leistung.

Beim zweiten GP am Samstag präsentierte sich die Bahn in einem viel besseren Zustand und ermöglichte einen weiteren GP der Sonderklasse.

Wie Phönix aus der Asche präsentierte sich Tai Woffinden. Erlebte der Brite beim ersten Rennen mit nur fünf Punkten sein Waterloo, fuhr er am Samstag in den Vorläufen fast allen davon. Nur Sayfutdinov konnte Woffinden in Lauf 13 besiegen. Für den dreimaligen Weltmeister war es der 100. Grand Prix seiner Karriere. Nach Platz 2 im ersten Halbfinale hinter Leon Madsen konnte Woffinden im alles entscheidenden Finale jedoch zu keinem Zeitpunkt Einfluss auf das Geschehen nehmen und schaffte nicht einmal einen Podiumsplatz.

Im Fokus des Finales stand die Aufholjagd von Bartosz Zmarzlik. Artem Laguta hatte auf Startbahn 2 den besten Start und setzte sich schnell ab. So schien es. Zmarzlik gab nicht auf und jagte den Russen über vier Runden. Ende der letzten Runde machte Sparta-Star Laguta einen folgenschweren Fehler, indem er zu weit nach außen abkam. Diese Chance ließ sich Zmarzlik nicht nehmen und startete innen einen letzten Angriff auf den Russen. Erst auf den letzten Zentimetern konnte er Laguta in einem Foto-Finish noch abfangen. Zmarzlik gelang damit ein überragender Wroclaw-Doppelsieg, der mit Sicherheit in die Speedway-Historie eingehen wird.

Zmarzlik: 2 Tage, 2 Siege

„Das ist wirklich das beste Gefühl – zwei Siege in zwei Tagen! Gestern war es schon knapp, und heute war es noch knapper. Die Wroclaw-Fahrer sind hier wirklich stark. Ich komme nur ein- oder zweimal im Jahr hierher. Aber das macht nichts, manchmal finde ich gute Konstellationen. Besonders möchte ich mich bei meinem Tuner Ryszard Kowalski und meinen Jungs bedanken", sprach Zmarzlik zur internationalen Presse.

In der Gesamtwertung führen weiter die beiden Sparta-Wroclaw-Fahrer, Janowski und Laguta, mit je 66 Punkten. Janowski war mit seiner Leistung alles andere als zufrieden. Nach einer durchwachsenen Performance in den Vorläufen hatte er im zweiten Halbfinale kein Glück. Zu schwach war sein Start auf der zweiten Bahn. Bereits auf der Gegengeraden musste Janowski alle Konkurrenten vorbeiziehen lassen. Damit verlor er wertvolle WM-Punkte.

Die Speedway Grand-Prix-Serie wird bereits am kommenden Wochenende mit zwei weiteren Rennen im polnischen Lublin fortgesetzt. ■

VELDHUIZEN

GP 4: Laguta, Zmarzlik, Madsen (v. l.)

SPEEDWAY-WM

Wroclaw (PL), 30. Juli

1.	Bartosz Zmarzlik (PL)	13 Punkte
2.	Maciej Janowski (PL)	9
3.	Artem Laguta (RUS)	13
4.	Emil Sayfutdinov (RUS)	10
5.	Fredrik Lindgren (S)	8
6.	Leon Madsen (DK)	14
7.	Martin Vaculik (SK)	10
8.	Robert Lambert (GB)	11
9.	Anders Thomsen (DK)	7
10.	Max Fricke (AUS)	6

Wroclaw (PL), 31. Juli

1.	Bartosz Zmarzlik (PL)	12 Punkte
2.	Artem Laguta (RUS)	13
3.	Leon Madsen (DK)	11
4.	Tai Woffinden (GB)	14
5.	Emil Sayfutdinov (RUS)	7
6.	Max Fricke (AUS)	7
7.	Maciej Janowski (PL)	10
8.	Robert Lambert (GB)	9
9.	Fredrik Lindgren (S)	7
10.	Jason Doyle (AUS)	7

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 4 von 11 Rennen

1.	Maciej Janowski	66 Punkte
2.	Artem Laguta	66
3.	Bartosz Zmarzlik	63
4.	Emil Sayfutdinov	58
5.	Fredrik Lindgren	50
6.	Tai Woffinden	44
7.	Leon Madsen	44
8.	Martin Vaculik	34
9.	Max Fricke	33
10.	Jason Doyle	28

Febvre (#3) auf der Holeshot-Linie, Herlings (#84), Jasikonis (#7) und Co. folgen

WASNER

Historischer Sieg

Kawasaki-Pilot Romain Febvre feierte in der Sandhölle von Lommel einen historischen Sieg. Febvre bezwang dabei Seriensieger Jeffrey Herlings (KTM) und den Letten Pauls Jonass. Titelverteidiger Tim Gajser zeigte Nerven, behielt aber das Red Plate.

Von: **Frank Quatember**

Lommel war Schauplatz von WM-Lauf Nummer 6, und die schwerste Sandstrecke der Welt verlangte den WM-Piloten wirklich alles ab. Unglaublich, aber wahr: Der Tagessieg des Franzosen Febvre in der großen Klasse war der erste Sieg für Kawasaki in Lommel seit dem Triumph des Esten Avo Leok im Jahre 1997! Ebenso unvorhersehbar war das plötzliche Erscheinen von Superstar Jeffrey Herlings. Der holländische Sandkönig bekam das Okay vom Spezialisten Dr. Claes am Samstag und zögerte keine Sekunde, trotz seiner Schulterverletzung zu starten. Trotz leichter Beklemmung bei der Konkurrenz war es Romain Febvre, der sich den Holeshot sicherte. Am Hinterrad folgten GasGas-Pilot Pauls Jonass und der Schweizer Jeremy Seewer (Yamaha), die aber humorlos von Herlings passiert wurden. Tim Gajser ordnete sich auf Platz 5 ordentlich ein, stürzte aber nach einem kleinen Fehler noch in Runde 1 und fiel zurück.

Gajser: Sichtprobleme

Zudem hatte der Slowene sichtbare Probleme mit dem Roll-off, wollte aber den Stopp in der Goggle-Lane nicht riskieren. Nach einem heftigen Regenschauer machte Herlings richtig Dampf und prügelte die Werks-KTM gnadenlos durch die tiefen Sandwellen an Febvre vorbei zur Führung. Der Franzose blieb trotz Sturzes Zweiter, während der schlaue Fuchs Cairoli (KTM) Pauls Jonass in der Schlussrunde schluckte und damit Gajser ärgerte, der nur auf Rang 7 ins Ziel kam. Seewer und KTM-Star Jorge Prado belegten die Plätze 5 und 6.

> „Ich bin fertig. Trotz des Fehlers war Lauf 2 einfach nur geil. Die Meisterschaft ist offen.“
>
> GP-Sieger Romain Febvre

Lauf 2 versprach große Spannung oder, wie Herlings befürchtete: „Das wird ein langer Lauf!“ Als das Feld aus der Startkurve kam, waren zwei Kawasaki in Front. Doch während Ivo Monticelli eine Bodenprobe nahm, zog Teamkollege Febvre unnachahmlich elegant seine Bahn an der Spitze. Leider nur eine Runde lang, dann folgte die kalte Dusche in Form eines Sturzes plus Verlust von zwei Plätzen. Das niederländische Drama vollzog sich indes bereits kurz nach dem Start, als Herlings und Glenn Coldenhoff ineinanderkrachten. Ausgerechnet Pechvogel Coldenhoff, der bereits in Lauf 1 seine Factory-Yamaha am Start abgewürgt hatte! Nun bekamen die Fans was sie wollten, eine Aufholjagd von Herlings.

„The Bullet“ lieferte

Und „The Bullet“ lieferte, fuhr wie der Teufel bis auf Rang 5 vor. Herlings: „Ich konnte den Lenker kaum noch halten und wollte keinen Sturz. Letzte Woche war die WM gelaufen, doch wir sind wieder im Rennen.“ Die Führung hatte lange Zeit Pauls Jonass inne, während Hondas Nummer 1 Tim Gajser den möglichen Podestplatz mit zwei Stürzen und zu hohem Risiko wegwarf. Der Sieg ging letztlich hochverdient an Romain Febvre,der an diesem verregneten Sonntag in Lommel Geschichte schrieb. „Ich bin fertig, aber so glücklich“, so ein atemloser Febvre im Ziel. „Trotz des Fehlers war Lauf 2 einfach nur geil, die Meisterschaft ist offen!“

Auch Jorge Prado freute sich, nämlich über den Fehler von Gajser in der Schlussrunde und damit Platz 3 im zweiten Lauf. Der Galicier ist nun weiter im Titelrennen. Hinter Spitzenreiter Gajser liegen die folgenden drei Piloten nur 14 Pünktchen auseinander.

Sand-Sieg für Romain Febvre, jetzt erster Verfolger von Tim Gajser

WASNER

Er ist wieder da: „Bullet" Herlings

WASNER

Der in Lommel wohnhafte Thüringer Henry Jacobi war mit der JM-Honda vom Pech verfolgt und musste beim „Heim-GP" nach Technik-K. o. und Sturz mit null Punkten die kurze Heimreise antreten. Landsmann Tom Koch (Kosak-KTM) scheiterte in Lauf 1 (Sand im Motor) und schaffte im zweiten Lauf immerhin Platz 19 und 2 Punkte.

MX2: Die Sandkönige

In der kleinen Klasse hatten die echten Sandkönige Jago Geerts und Kay de Wolf das Heft in der Hand. Keiner konnte die beiden Künstler gefährden, obwohl WM-Spitzenreiter Maxime Renaux (Yamaha) nach dem Startsieg lange führte. Doch zur Rennhälfte nutzte Geerts einen winzigen Fehler seines Teamkollegen und fuhr den Sieg klar nach Hause. Kay de Wolf (Husqvarna) war nur mittelmäßig gestartet, zog aber schnell durch das Feld und ließ in einem herrlichen Duell dem Weltmeister Vialle keine Chance im Kampf um Platz 3.

Das wollte der 16-Jährige im zweiten Finale toppen und legte mit dem Holeshot los. Niemand, auch nicht Jago Geerts, konnte den schlaksigen de Wolf am Sieg hindern, und so feierte der Teenager aus Valkenswaard seinen ersten MX2-Laufsieg. Ein einsames Rennen hinter De Wolf fuhr Jago Geerts, mit Riesenabstand folgten die Franzosen Renaux und Thibault Benistant.

Simon Längenfelder hatte in beiden Finals keine guten Starts, machte das aber jeweils mit beeindruckendem Speed wieder wett. Der Bayer punktete auf Platz 10 bzw. Platz 9 zweimal hoch und festigte Position 11 in der WM-Tabelle. ■

KOMMENTAR

MX-HOCHBURG TÜRKEI

Auch diese Saison schwimmen MXGP-Promoter Infront wegen der instabilen Corona-Situation die Felle davon. Die GPs Schweden und Finnland sind wegen der Pandemie abgesagt. Die drei Übersee-rennen stehen noch im Kalender, eine Austragung ist aber praktisch ausgeschlossen. Dass Infront deshalb nun den türkischen GP zum Double Header (5. und 8.09.) ausweitet, ist nachvollziehbar. Aber nicht die Begründung: „Die Türkei hat die Pandemie mit seinem starken Gesundheitssystem erfolgreich gemanagt", behauptet auch die FIM. Fakten – Inzidenz: 153,8; bisher 5,9 Mio. Infizierte, 51.000 Tote. Hat jemand dazu Fragen? Antworten gibt es bestimmt vom Schirmherrn des türkischen MXGP: Präsident Recep Tayyip Erdogan.

Thomas Schiffner
Redaktion
Offroad

MOTOCROSS-GP FLANDERN / MXGP

Lommel (B): 1. August, 6. WM-Lauf, Wetter: Sonne-Regen-Mix, 18 Grad. **1. Lauf:** 39 Fahrer gestartet, 39 gewertet, 15 Runden à 1,830 km (= 27,450 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM	15	34.37,691 min = 47,562 km/h
2.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	15	+ 28,149 s
3.	Antonio Cairoli (I)	KTM	15	+ 36,418 s
4.	Pauls Jonass (LV)	GasGas	15	+ 41,724 s
5.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	15	+ 49,914 s
6.	Jorge Prado (E)	KTM	15	+ 56,529 s
7.	Tim Gajser (SLO)	Honda	15	+ 57,895 s
22.	Valentin Guillod (CH)	Yamaha	14	+ 1 Runde
35.	Tom Koch (D)	KTM	16	+ 9 Runden
37.	Henry Jacobi (D)	Honda	2	+ 13 Runden

Lommel (B): 1. August, 6. WM-Lauf, Wetter: Sonne-Regen-Mix, 15 Grad. **2. Lauf:** 39 Fahrer gestartet, 38 gewertet, 15 Runden à 1,830 km (= 27,450 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	15	35.47,024 min = 46,026 km/h
2.	Pauls Jonass (LV)	GasGas	15	+ 4,339 s
3.	Jorge Prado (E)	KTM	15	+ 9,748 s
4.	Tim Gajser (SLO)	Honda	15	+ 11,213 s
5.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM	15	+ 31,247 s
6.	Arminas Jasikonis (LT)	Husqvarna	15	+ 34,905 s
7.	Antonio Cairoli (I)	KTM	15	+ 37,604 s
8.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	15	+ 39,296 s
19.	Tom Koch (D)	KTM	15	+ 2.12,629 min
24.	Valentin Guillod (CH)	Yamaha	14	+ 1 Runde

WM-STAND MXGP

1.	Tim Gajser	226 Punkte
2.	Romain Febvre	221
3.	Antonio Cairoli	217
4.	Jorge Prado	212
5.	Jeffrey Herlings	184
6.	Jeremy Seewer	180
7.	Glenn Coldenhoff (NL)	160
17.	Henry Jacobi	49
22.	Arnaud Tonus (CH)	36
28.	Tom Koch	9

1.	KTM	279 Punkte
2.	Honda	227
3.	Kawasaki	226

MOTOCROSS-GP FLANDERN / MX2

Lommel (B): 1. August, 6. WM-Lauf, Wetter: Sonne-Regen-Mix, 18 Grad. **1. Lauf:** 33 Fahrer gestartet, 33 gewertet, 16 Runden à 1,830 km (= 29,280 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jago Geerts (B)	Yamaha	16	36.38,821 min = 47,938 km/h
2.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	16	+ 10,529 s
3.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	16	+ 20,279 s
4.	Tom Vialle (F)	KTM	16	+ 32,334 s
5.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	16	+ 32,1414 s
6.	Ruben Fernandez (E)	Honda	16	+ 38,826 s
7.	Mathys Boisrame (F)	Kawasaki	16	+ 54,685 s
10.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	16	+ 1.02,374 min
11.	René Hofer (A)	KTM	16	+ 1.04,907 min
17.	Lion Florian (D)	KTM	16	+ 1.56,755 min

Lommel (B): 1. August, 6. WM-Lauf, Wetter: Sonne-Regen-Mix, 18 Grad. **2. Lauf:** 33 Fahrer gestartet, 33 gewertet, 15 Runden à 1,830 km (= 27,450 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	15	34.43,435 min = 47,431 km/h
2.	Jago Geerts (B)	Yamaha	15	+ 2,744 s
3.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	15	+ 59,764 s
4.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	15	+ 1.19,564 min
5.	Jed Beaton (AUS)	Husqvarna	15	+ 1.24,645 min
6.	Conrad Mewse (GB)	KTM	15	+ 1.25,926 min
7.	Ruben Fernandez (E)	Honda	15	+ 1.29,338 min
9.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	15	+ 1.42,989 min
12.	René Hofer (A)	KTM	15	+ 1.52,239 min
25.	Noah Ludwig (D)	KTM	14	+ 1 Runde

WM-STAND MX2

1.	Maxime Renaux	221 Punkte
2.	Mattia Guadagnini	195
3.	Ruben Fernandez	194
4.	Jago Geerts	193
5.	Mathys Boisrame	176
6.	Thibault Benistant	174
9.	René Hofer	156
11.	Simon Längenfelder	116
21.	Lion Florian	27
25.	Michael Sandner (A)	12

1.	Yamaha	262 Punkte
2.	KTM	250
3.	Kawasaki	201

„Ich bin trotz Corona wieder da“

Etwas überraschend kam nach der vergangenen Saison die Nachricht von der Verpflichtung des Thüringers Henry Jacobi beim Honda-Team des Motocross-Weltmeisters Jacky Martens. Der 58-jährige Belgier genießt als exzellenter Team-Manager und Technik-Tüftler im Fahrerlager einen ausgezeichneten Ruf. Die Voraussetzungen für Henry Jacobi in seiner zweiten MXGP-Saison könnten also kaum besser sein. Nun muss der 24-Jährige aus Bad Sulza Ergebnisse liefern. Wir trafen Jacky Martens im WM-Paddock zum Interview.

Von: **Frank Quatember**

WASNER

Wie beurteilen Sie nach den bisherigen WM-Läufen die Leistung von Henry Jacobi?
Er hat diesen schweren Sturz in England gehabt und mit Glück alles gut überstanden, aber es war sehr schmerzhaft. Dass er mit der starken Hüftprellung den zweiten Lauf trotzdem fuhr, war für mich ein gutes Zeichen, dass er unbedingt will. Henry war zuvor sechs Monate nicht gefahren, und das Motorrad war neu für ihn. Wenn du noch nicht ganz sicher bist, dann passiert so etwas. Wäre er zwei Meter früher gestürzt, wäre es viel schlimmer ausgegangen. Er hat es auch sehr gut in der Luft gemacht und sich wie eine Katze bewegt.

Dann kam das Schlammrennen in Maggiora.
Richtig, in Italien ist er im zweiten Lauf als Fünfter so gefahren, dass er sein volles Potenzial erreicht hat, sogar etwas mehr. Henry hätte den dritten Platz nach Hause fahren können, vielleicht hat er zu viel nachgedacht oder Respekt vor Cairoli gehabt. Und auch in Loket hatte er ebenfalls einen super ersten Lauf. Man muss ja das Niveau im MXGP-Feld mit 14 Werksfahrern bedenken. Auch in Lauf 2 hat er super gekämpft und Punkte geholt. Wenn wir jetzt noch mehr Stabilität in beide Läufe hineinbekommen und konstant zwischen Platz 5 und 10 landen, wäre ich sehr, sehr zufrieden.

> „Wir haben enorm viel mit der neuen Honda getestet, und ein bisschen Know-how von mir kam auch dazu. Die Leistung ist brutal.“
>
> Jacky Martens

Die Starts von Henry klappen ja schon mal. Welche Rolle spielt da die neue 450er-Honda?
Wir haben enorm viel mit dem Motorrad getestet, und ein bisschen Know-how von mir kam auch dazu. Die vielen Spezialteile von Suter (Kupplung) und der HGS-Auspuff haben mitgeholfen, wir haben da die besten Komponenten von unseren Sponsoren bekommen. Da kommt das Vertrauen von Henry am Startgatter fast von allein, er weiß, dass er immer volle Drehzahl gehen kann. Die Leistung von der neuen Honda ist brutal, und unser Motorrad ist fast identisch mit Gajsers HRC-Honda. Am Ende aber muss der Fahrer einfach glücklich sein und Vertrauen haben.

Waren Sie mit Platz 5 in Lauf 2 von Maggiora zufrieden oder war der Ärger über das verpasste Laufpodium größer?
Ich war zufrieden, weil er immer noch verletzt war. Das ist der einzige Kredit, den ich ihm gebe. Er kann vorn mitfahren, denn wenn du an Herlings dranbleiben oder ihn sogar angreifen kannst, hast du das Potenzial zumindest für die Top 10. Ich denke, Henry ist jetzt bei 80 Prozent seines Leistungsvermögens.

Wie hat sich Henry Jacobi bisher in Ihr Team integriert, was war für Sie entscheidend für seine Verpflichtung?
Als er nach der verkorksten Saison 2020 in unser Team kam, sagte Henry: „Bau mir ein gutes Motorrad, Jacky.“ Das habe ich ihm versprochen und zu ihm gesagt, dass wir immer über alles offen sprechen müssen. Diese Basis ist mittlerweile da, nun geht es darum, an Kleinigkeiten zu feilen und intensiv zu arbeiten. Es sind ja noch viele GPs zu fahren. Ich will Henry kämpfen sehen, und auch bei einer Verletzung muss Motivation erkennbar sein. Ich kenne Henry schon lange und wollte ihn vor zwei Jahren für mein damaliges Husqvarna MX2-Werksteam holen, da war er aber noch nicht bereit. Und auch von Husqvarna-Seite kam kein Okay.

!

Jacky Martens

Geburtstag: 3. Juli 1963
Geburtsort: Lommel (B)
Herkunftsland: Belgien

KARRIERE
1979: Erstes Rennen
1991: Motocross-WM 500 ccm, Platz 2
1993: Motocross-Weltmeister 500 ccm
1994: Motocross-WM 500 ccm, Platz 2
1995: verletzt
1996: verletzt

Welche Probleme verursacht die Corona-Pandemie bei Ihrem Team?
Corona bringt natürlich neben all dem organisatorischen Stress auch enorme Kosten mit sich, allein für Tests haben wir letztes Jahr 14 000 Euro hingelegt. Aber mein größtes Problem war nicht Corona, sondern dass ich vor zwei Jahren nicht nur mein MX2-Werksteam verloren habe, sondern auch einen Sponsor, den ich für einen Freund hielt. Jeder hat gedacht, dass ich damit weg von der Bildfläche wäre. Aber ich bin wieder da, und wir haben 2021 trotz Corona vier neue Sponsoren gefunden. Für nächstes Jahr brauche ich aber mehr Budget, um zum Beispiel das Tuning nicht allein zu stemmen. Ich bin zuversichtlich, dass wir das schaffen.

Zum Jahresende stehen Übersee-Läufe im Kalender. Was halten Sie davon?
Ich war oft in Indonesien und habe dort Freunde. Die Situation dort ist katastrophal, die Krankenhäuser sind völlig überfüllt. Deshalb denke ich, dass es wohl keine Rennen dort in dieser Saison geben wird. Und ich hoffe es auch nicht. Das entlastet am Ende auch das Budget. ■

Dritter Sieg, WM-Spitzenreiter: Manuel Lettenbichler

FUTURE7 MEDIA

Lettenbichler-Triple

Manuel Lettenbichler gewann die legendären Red Bull Romaniacs in den Karpaten, eines der härtesten Hard Enduros der Welt. Da das Event zur neu geschaffenen Hard Enduro WM zählt, setzte sich der bayerische KTM-Pilot nach dem zweiten ausgetragenen Lauf auch vor Billy Bolt an die Tabellenspitze.

Von: **Thomas Schiffner**

Da praktisch alle Piloten die brutalen Hard-Enduro-Wettbewerbe auf leichten Zweitaktmaschinen angehen, war es nicht ganz überraschend, dass sich hinter Lettenbichlers KTM-Erfolg gleich zwei Shercos einreihten: Der Südafrikaner Wade Young wurde Zweiter, allerdings über die vier Fahrtage mit stattlichen 27 Minuten Rückstand auf den Deutschen, vor dem Spanier Mario Roman (+ 33 Minuten). Lettenbichler konnte mit dem Gewinn des vierten und letzten Fahrtages seinen dritten Romaniacs-Sieg in Folge verbuchen. Den ersten Tag beendete er als Zweiter hinter Husqvarna-Pilot Graham Jarvis.

Tag 2 war der erste Tag der Marathon-Etappe, an dessen Ende die Fahrer keine fremde Hilfe in Anspruch nehmen dürfen und die Nacht im Wald campieren müssen. Lettenbichler gewann den Tag auf seiner KTM 300 EXC TPI mit 13 Minuten Vorsprung vor Mario Roman. Und er verlor seinen Hauptkonkurrenten Graham Jarvis, der wegen einer Knieverletzung aufgeben musste.

Die Pace war Wahnsinn

Der kürzere dritte Tag ging an Sherco-Pilot Wade Young vor Bolt und dem überraschend starken Bulgaren Teodor Kabakchiev. Lettenbichler als Vierter mit nur elf Sekunden Rückstand hielt aber seinen Vorsprung. Am Finaltag war der WESS-Meister von 2019 an vier von fünf Checkpoints schnellster Fahrer. Mit dem Tagessieg gewann er die Gesamtwertung in den Karpaten zum dritten Mal. „Drei Siege in Reihe ist wie ein Traum, der wahr wird. Es waren harte fünf Tage hier, aber die Pace war Wahnsinn. Ich muss mich bei Graham (Jarvis) bedanken, dass er mich am Anfang so gepusht hat. Wäre er dabei geblieben, wäre es an der Spitze noch enger geworden", sagte der überglückliche 23-jährige Bayer.

Mit Jonny Walker kam hinter den Werkspiloten der Pierer-Group ein Beta-Fahrer in die Top 5. Offroad-Ikone Taddy Blazusiak, der eine GasGas fährt, machte am Anfang einige kleine Fehler und konnte später den Rückstand auf die Spitze nicht mehr aufholen – Platz 6. „Ich bin glücklich, dass ich die Ziellinie erreicht habe. Es war ein wildes Rennen mit Stürzen und Navigationsfehlern. Ich hatte einen schweren Sturz am dritten Tag und verletzte mir die Schulter", erklärte der Pole.

Der deutsche Junior Leon Hentschel wurde achtbarer 21.

Lettenbichler geht mit nur vier Punkten Vorsprung auf Bolt in das Red Bull TKO (Tennessee Knockout Enduro) vom 13. bis 15. August in den USA. ■

Der Hattrick für Lettenbichler

FUTURE7 MEDIA

HARD ENDURO WM

Red Bull Romaniacs (RO): 27.–31.07.

1.	Man. Lettenbichler (D), KTM	19:40.46 h
2.	Wade Young (ZA), Sherco	+27.28 m
3.	Mario Roman (E), Sherco	+33,0 m
4.	Billy Bolt (GB), Husqvarna	+38.14 m
5.	Jonny Walker (GB), Beta	+50.9 m
6.	Taddy Blazusiak (PL), GasGas	+1:05.18 h
7.	Trystan Hart (CAN), KTM	+1:17.17 h
8.	Teodor Kabakchiev (BG), Husqv.	+1:31.22 h
9.	Michael Walkner (A), GasGas	+1:34.0 h
10.	Dominik Olszowy (PL), KTM	+2:33.38 h
15.	Dieter Rudolf (A), KTM	+4:20.05 h
21.	Leon Hentschel (D), GasGas	+8:43.29 h

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 2 von 6 Veranstaltungen

1.	Manuel Lettenbichler	37 Punkte
2.	Billy Bolt	33
3.	Wade Young	25
4.	Mario Roman	24
5.	Jonny Walker	24
6.	Taddy Blazusiak	20
7.	Graham Jarvis (GB), Husqvarna	15
8.	Michael Walkner	14
9.	Alfredo Gomez (E), Husqvarna	13
10.	Teodor Kabakchiev	11

NACHRICHTEN

PLATZ 2 FÜR U23-EM-TEAM

Dänemark gewann am Sonntag in Brokstedt das erste Semifinale der neu geschaffenen Speedway-Team-U23-EM mit 47 Punkten vor Deutschland (44), England (27) und den Niederlanden (1). Bei den Gastgebern waren Fienhage (13), Härtel (11) und Blödorn (11) die Besten. Die Dänen sind direkt für das Finale am 29.08. in Daugavpils qualifiziert, Deutschland nur dann, wenn der Zweitplatzierte beim zweiten Semi in Pardubice (14.08.) weniger Punkte erzielt.

WIEDER LANDSHUT-SIEG

Landshut gewann in Wittstock am Freitag den Rückkampf der 2. polnischen Speedway-Liga mit 59:31. Am Samstag unterlag Wittstock in Rawicz mit 32:58 und bleibt weiterhin sieglos.

JOANNIDIS BESIEGT MARC-REINER SCHMIDT

Der dritte Supermoto-IDM-Lauf in Mirecourt war der erste, bei dem WM-Pilot Marc-Reiner Schmidt nicht beide Läufe gewann. Rennen 1 ging an Nico Joannidis vor Peter Banholzer und Schmidt. Lauf 2: Schmidt vor Joannidis und Banholzer. Für Joannidis war es der erste DM-Auftritt 2021. Schmidt führt die DM mit 145 Punkten vor Jan Deitenbach (113) an.

KEINE WM IN HERXHEIM

Die MSV Herxheim musste das für 19. September geplante Langbahn-WM-Finale absagen, da die Gemeinde die Infrastruktur von Strom- und Wasserversorgung wegen anhaltender Bauarbeiten nicht garantieren kann. Der niederländische Veranstalter in Roden hat die Langbahn-Team-WM am 26.09. wegen Corona abgesagt.

ZSCHOPAU ABGESAGT

Das geplante Finale der Enduro-WM im sächsischen Zschopau wurde von der Veranstaltergemeinschaft abgesagt. Die umfangreichen Corona-Auflagen seien in Anbetracht der erwarteten Zuschauermenge nicht zu erfüllen.

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

Aston Martin

DB11 Volante, 01/2018, 19500 km, ultramarinblack, Leder aurora blue, Vollausstattung, UPE 252.342,-, Hauspreis: 179.900,- €. Royal Motors Kempen GmbH, Radertalgürtel 2, 50968 Köln, Tel. 0221/93478078, Besuchen Sie die größte Aston Martin Auswahl Europas in Köln. info@astonmartin-koeln.de, ww.astonmartin-koeln.de H

Virage 6.0 V12, EZ 11, 24000 km, 365 kW (496 PS), dt. Fzg., top Zustand u. Ausstattung, unfallfrei, 99.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56899

Bentley

Continental GTC W12 Mulliner, EZ 07/19, 14441 km, weiß, First Edition, unfallfrei, Garantie, 234.900,- €. Hillen Exclusive Cars Marc Hillen, St. Vither Str. 69, 54595 Prüm, T. 06551-9811222, www.autohillen.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56848

BMW

Suche Z1, Z3, Z8. 0172/8339378 H

BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003, 0172/8339378 H

Ferrari

328 GTS, 1987, D-KN- **** H, Oldtimer. rot / Leder schwarz, unfallfrei und kaum Gebrauchsspuren, volle „Maranelloausstattung". Fachbewertung Fa. BOTT= 2+ ! Bitte Angebot an: franzi5@orange.fr

F355 GTS F1, EZ 04/99, 73900 km, dt. Fzg, Scheckheft, Bestzustand, 77.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, T. 089/74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56880

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH, Tel. 02402/768989 H

Jaguar

1961/67 Jaguar E-Type S1, Roadster, nur 1a ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H

Lamborghini

wir-verkaufen-deinen-sportwagen.de

Murciélago LP 640 / 680 GT-R, EZ 10/2007, 18000 km, Race Edition, 500 kW (680 PS), 199.900,- € (MwSt. awb.), Netto/Export 169.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, www.f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56898

1968/71 Lamborghini Miura, P400 S/SV, nur 1a und perfekt ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/1 82 - 25 50

Bestellservice und Abo-Service*
motorsportaktuell@dpv.de
**Bitte Bankverbindung angeben*

Chiffre

Zuschriften richten Sie bitte an:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Mercedes

E 63 T AMG S 4MATIC+ Sitzklima/Drivers P, EZ 01/2018, 106250 km, 450 kW (612 PS), obsidianschwarz, Leder, SD, SHZ, 68.800,- € (MwSt. awb.). Burger Schloz Automobile GmbH & Co. KG, Stuttgarter Str. 60, 73614 Schorndorf, Tel. 07181/2086129, www.burgerschloz.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56889

Suche SLS-Coupé. Tel. 0172/9342421 H

E 350 d 4MATIC T-Modell All-Terrain Pan, EZ 02/2018, 55520 km, 190 kW (258 PS), polarweiß, Navi, Klima, SD, SHZ, NR-Fzg., 38.400,- € (MwSt. awb.). Burger Schloz Automobile GmbH & Co. KG, Stuttgarter Str. 60, 73614 Schorndorf, Tel. 07181/2086129, www.burgerschloz.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56890

GLC 63 Coupe AMG S 4M+, EZ 05/2019, 38721 km, 375 kW (510 PS), designo selenitgrau magno, Leder, PerfAbgas + COM+MATTlack+Distro+AHK, 81.955,- € (MwSt. awb.). Emil Frey Kassel/Göttingen GmbH, Sandershäuserstr. 101+110, 34123 Kassel, Tel. 0561/5000900, www.mercedes-benz-emilfrey-kasselgoettingen.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56873

Porsche

Carrera GT, EZ 05/04, 28.813 km, silber, unfallfrei, EU-Fahrzeug, Scheckheft, Top Historie, 785.000,- €. Hillen Exclusive Cars Marc Hillen, St. Vither Str. 69, 54595 Prüm, T. 06551-9811222, www.autohillen.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56846

wir-verkaufen-deinen-sportwagen.de

993 Cabrio 6-Gang, EZ 95, 176000 km, 200 kW (272 PS), dt. Fzg, top Ausstattung u. Zustand, KD-gepflegt, 65.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56892

Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

Rolls-Royce

Dawn, EZ 05/16, 22.000 km, weiß, Leder weiß, unfallfrei, RR Scheckheft, Teakholz, 309.000,- €. Hillen Exclusive Cars - Marc Hillen, St. Vither Str. 69, 54595 Prüm, T. 06551-9811222, www.autohillen.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56847

Smart

www.berlin-tuning.com H

VW

memminger
www.feine-cabrios.de

>>>Das exklusive Understatement<<<
Wir beraten Sie gerne:
www.feine-cabrios.de
info@feine-cabrios.de
FON: +49-8453-347467 H

Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H

Versicherungen

RENNKASKO.DE BAUER

www.clickvers.de
MOTORSPORT VERSICHERUNGEN

Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

Zubehör

Kat kaputt? Preiswerte Neubestückung Tel. 07231/101000. www.uni-kat.de H

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.-Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 34/21

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❏ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❏ auto motor und sport € 4,50
❏ MOTORRAD € 4,50
❏ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❏	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❏	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❏	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❏ Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________

unter ❏ Autos ❏ Motorräder

❏ als Privatanzeige

❏ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❏ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❏ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE

JERRY ANDRÉ

Formel-3-Junioren auf Kollisionskurs: Nicht nur beim Rennen der Königsklasse ging es in Budapest drunter und drüber

Hirnlosigkeits-Ära

zum Audi RS Q e-tron
MSa 33/2021

Audi will mit dem RS Q e-tron bei der Rallye Dakar eine neue Ära einläuten. Das wird dann wohl die Ära der Hirnlosigkeit. Ich baue einen 300-Liter-Tank und einen 580-PS-DTM-Verbrennungs-Motor in ein Fahrzeug und verkaufe das dann als E-Fahrzeug? Das kann ich beim besten Willen nicht nachvollziehen. Ich akzeptiere E-Mobilität im Motorsport, auch wenn ich sie uninteressant finde – aber das? Beim Wandeln der Energie gibt es doch garantiert auch Verluste. Dann übertrage ich doch lieber gleich die Verbrenner-Energie auf den Antrieb. Das wäre effizienter. Wo bleibt da der Sinn? Nur für den Aufkleber „E“? Nein danke!

Martin Werni
D-81735 München

Witz-Strafe

zu Hamilton vs. Verstappen
MSa 32/2021

Das rüpelhafte Benehmen des „Sir Hamilton“ in Silverstone kann man doch nicht mit 25 Punkten belohnen! Dieses Verhalten hat sich jetzt schon mehrfach gehäuft. Erst bei Rosberg, dann Vettel und jetzt bei Verstappen. Ich finde das unsportlich und auch unnötig.

Heinrich Henze
per E-Mail

Ich gratuliere dem Mercedes-Team und seinem Profi-Aufräumer vorzeitig zu einem weiteren WM-Titel!

Jakob Bosshard
CH-8057 Zürich

Hamilton war eindeutig zu schnell in der Kurve. Er hatte den Scheitelpunkt verpasst und hat dann Verstappen abgeschossen. Hätte Hamilton einen engeren Radius gefahren, um den Unfall zu vermeiden, hätte er vom Gas gehen müssen, was er aber nicht wollte. Verstappen konnte Hamilton aus diesem Winkel gar nicht sehen. Eine Zehn-Sekunden-Strafe ohne Stop & Go gegen Hamilton war ein Witz. Eine Strafe, die es dem Verursacher des Unfalls noch ermöglicht, das Rennen zu gewinnen, ist keine wirkliche Strafe. Hätte es sich um ein anderes Auto gehandelt, wäre die Bestrafung sicher auch gerechter ausgefallen.

Rudolf Kowalski
D-56072 Koblenz

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

Termine

TV-Programm

Freitag, 06. August

ab 08.55	Motorrad-WM Spielberg, alle FP1 **LIVE**	Servus TV
ab 13.10	Motorrad-WM Spielberg, alle FP2 **LIVE**	Servus TV
ab 20.30	Div. historische F1-Rennen 1987–1990	Sky Sport F1*
Samstag, 07. August		
ab 08.55	Motorrad-WM Spielberg, alle FP3 **LIVE**	Servus TV
11.40	Superbike-WM Most, Superpole **LIVE**	Servus TV
ab 12.25	Mot.-WM Spielberg, alle Qualifyings **LIVE**	Servus TV
13.00	DTM Zolder, 1. Rennen **LIVE**	SAT.1**
16.05	Superbike-WM Most, 1. Rennen (Aufz.)	Servus TV
19.00	Speedway-GP, Lublin **LIVE**	Sport 1+*
ab 20.30	Div. historische F1-Rennen 1986-1989	Sky Sport F1*
Sonntag, 08. August		
10.25	Moto3-WM Spielberg, Vorb. & Rennen **LIVE**	Servus TV
12.00	Moto2-WM Spielberg, Vorb. & Rennen **LIVE**	Servus TV
13.20	MotoGP Spielberg, Vorb. & Rennen **LIVE**	Servus TV
13.00	DTM Zolder, 2. Rennen **LIVE**	SAT.1**
16.05	Superbike-WM Most, 2. Rennen **LIVE**	Servus TV
ab 18.30	F1: Deutschland-GPs 1983–1989	Sky Sport F1*
20.30	IMSA Elkhart Lake, Rennen **LIVE**	Motorvision TV*
20.30	NASCAR Cup, Watkins Glen **LIVE**	Sport 1+*
Montag, 09. August		
00.00	IndyCar Series, Nashville **LIVE**	Sport 1+*

Livestream/Internet

Freitag, 06. August

12.10	DTM Zolder, 1. Freies Training **LIVE**	ran.de
15.10	DTM Zolder, 2. Freies Training **LIVE**	ran.de
Samstag, 07. August		
ca. 10.30	DTM Zolder, 1. Qualifying **LIVE**	ran.de
Sonntag, 08. August		
ca. 10.00	DTM Zolder, 2. Qualifying **LIVE**	ran.de
11.00	MX2-WM Kegums, 1. Lauf **LIVE**	Eurosp. Player*
12.00	MXGP-WM Kegums, 1. Lauf **LIVE**	Eurosp. Player*
ca. 12.20	Pure ETCR Kopenhagen, Superfinale A **LIVE**	pure-etcr.com
14.00	MX2-WM Kegums, 2. Lauf **LIVE**	Eurosp. Player*
15.00	MXGP-WM Kegums, 2. Lauf **LIVE**	Eurosp. Player*
ca. 15.25	Pure ETCR Kopenhagen, Superfinale B **LIVE**	pure-etcr.com
ca. 20.30	IMSA Elkhart Lake, Rennen **LIVE**	imsa.com

*kostenpflichtig **auch im kostenlosen Livestream auf www.ran.de

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

07./08.08.	DTM, Zolder	B
07./08.08.	NASCAR Truck/Xfinity/Cup, Watkins Glen	USA
07./08.08.	Pure ETCR, Kopenhagen (& Historic GP)	DK
07./08.08.	ADAC GT Masters, Nürburgring **– verschoben –**	D
08.08.	IndyCar Series, Nashville	USA
08.08.	IMSA-Sportwagen, Elkhart Lake	USA

Motorrad

06./07.08.	Speedway-GP, Lublin	PL
07.08.	Speedway U19 EM-Finale, Riga	LV
07.08.	Speedway 2. poln. Liga, Wittstock–Opole	D
07./08.08.	Superbike-WM, Most	CZ
07./08.08.	Speedway, Dohren	D
07./08.08.	Enduro-EM, Plasy	CZ
08.08.	Motorrad-WM, Spielberg (1)	A
08.08.	Motocross-WM, Kegums	LV

Vorschau

WILHELM

DTM Zolder: Direkt das nächste belgische GT3-Spektakel nach den 24h von Spa

INDYCAR

IndyCar Nashville: Die spannende Stadtkurs-Premiere in der „Music City“

MOTORSPORT IMAGES

IMSA Elkhart Lake: Mit der Road America gibt's noch ein Highlight für US-Fans

POLARITY PHOTO

Motorrad-WM Spielberg: Die Sommerpause in der MotoGP ist endlich vorbei